«АВИАКАТАСТРОФЫ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ»

Николай Петрович Шуткин

SHOUT
SHARE
IT

- Николай Шуткин
  -
  - ЛЮДИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ (Введение) ПИЛОТ ПРИХОДИТ НА ПОМОЩЬ
  - ОТКРОЕТ ЛИ ТАЙНУ ОХОТСКОЕ МОРЕ?
  - ДАЙ РУКУ, БРАТ!
  - КАПКАН
  - ЗАТЕРЯННЫЕ В ОБЛАКАХ
  - БИЧ СЕВЕРНЫХ ТРАСС
  - ПРО ЛОДКУ И ПЯТОЕ КРЫЛО
  - ДИКИЙ МАРШРУТ
  - ПОДУШКИ НА СНЕГУ
  - В ЗЛОВЕЩЕМ ПОЕДИНКЕ
  - ИСЧЕЗЛИ, КРОМЕ ОДНОГО
  - ЖИВ КУРИЛКА
  - ПОБОДАЛИСЬ С ТРАКТОРОМ
  - ТУМАНЫ И МЕДВЕДИ
  - ТАЕЖНЫЕ ПИРАТЫ
  - РОГАТЫЙ РЕЙС
  - ХРЮШКИ В ВОЗДУХЕ
  - КОНИ НАД ДЖУГДЖУРОМ
  - ГОРЕ-СПАСАТЕЛИ
  - ПОЖАР В ТУМАНЕ
  - ПОЗОРНАЯ ОХОТА
  - ОШАЛЕВШИЕ ПАРАШЮТИСТЫ
  - СПАСИТЕ, КРЫЛАТЫЕ БРАТЬЯ!
  - БАНЯ
  - ЧЕРНЫЕ ДЬЯВОЛЫ
  - ГОРИМ И ПАДАЕМ!
  - НЕБЕСНЫЕ ПОЧТАЛЬОНЫ
  - ЭКИПАЖУ НЕ ВЕЗЕТ, ЕСЛИ ЧЕРНЫЙ КОТ В САЛОНЕ ПРОМЕЛЬКНЕТ
  - В ОГНЕННОМ СМЕРЧЕ
  - КАК СБИЛИ ПАУЭРСА
  - ПОЛЕТЫ В АЯНО-МАЙСКОМ РАЙОНЕ
  - ОСКАЛ ТОЙ ВОЙНЫ Главы из книги Невыдуманное

Николай Шуткин

«АВИАКАТАСТРОФЫ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ»

ББК 39.5
Ш 6.97

Благодарю за помощь гл редактора газеты «Воздушный транспорт» Василия КАРПИЙ, бортмеханика Михаила САДОВНИКОВА за фотоматериал.

ЛЮДИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ (Введение) ПИЛОТ ПРИХОДИТ НА ПОМОЩЬ

Дорогая редакция! Я живу и работаю в поселке Де-Кастри Ульчского района. Мои родители, живущие в поселке Дуди, сообщили, что серьезно заболел отец. Взяв отпуск, я выехала домой. Поездка была неудачной. Шел циклон. Густо валил снег. Пришлось задержаться. После циклона ни одна машина из Богородска не шла в сторону Дуди. И тогда я решила пойти пешком.

Путь был нелегким, да и неблизким – до дома оставалось 45 километров. Ноги подкашивались. Стоило остановиться, как начинало знобить. А пройдена только треть пути. Вдруг я услышала гул самолета. Он летел совсем низко над дорогой. На душе у меня стало как-то легче. Я почувствовала, что не одна в этой белой пустыне. Стала махать вслед уходящему самолету, очень завидуя в эту минуту пилотам. То, что произошло дальше, не знаю, как описать. Сделав несколько кругов, самолет приземлился в сотне метров от меня. Из самолета вышел пилот и стал махать мне рукой. Я подошла. На вопросы летчиков ответила, что иду в Дуди, что у меня заболел отец. Было ли им по пути или они пожалели меня, но сказали, что помогут добраться домой. Все еще не веря в такое чудо, я села в самолет, и мы полетели. Через некоторое время приземлились в Дуди, и я заторопилась домой. И только потом вспомнила, что от волнения даже не поблагодарила пилотов. Не знаю ни их имен, ни фамилий. Запомнила только номер самолета – 09611. Я очень прошу вас, помогите мне разыскать их, поблагодарите, пожалуйста, от моего имени.

Альбина Митрика, работница СМУ, поселок Де-Кастри.

В тот день, о котором рассказывает Альбина Митрика, начальник Николаевского-на-Амуре аэропорта дал задание Виктору Изотову провести тренировку пилота Николая Шуткина к самостоятельным полетам с подбором посадочных площадок с воздуха.

Чтобы лучше рассмотреть участок земли, выбранный для посадки, надо летать на относительно небольшой высоте, на «бреющем полете». Тут надо быть особенно осторожным, точно

управлять машиной. Вот и тренируются летчики таким полетам да еще искусству видеть с воздуха место, на которое можно произвести посадку, не повредив самолет. Заместитель командира АЭ тренировал командира звена. Третьим в составе экипажа был второй пилот Бахрам Шагивалеев.

Сделано с десяток посадок. Пилоты порядком устали. Пора было возвращаться на базу, и самолет лег курсом на Николаевск. Николай Шуткин сделал разворот и в тот же момент увидел на снегу одинокую фигуру. Предчувствие чужой беды встревожило пилота. Шуткин нажал кнопку самолетного переговорного устройства.

– Внизу человек, – услышали Изотов и Шагивалеев. И три пары глаз впились в черную точку на белом снегу. Прошла минута, может больше. Изотов кивнул головой и что-то, сказал. По движению губ Николай понял: «надо помочь» – и повел самолет на посадку. Сейчас он держал ответственный экзамен: надо было посадить машину поближе к человеку на снегу.

Вираж. Еще разворот. Шуткин внимательно всматривается в белую землю. «Не потерять бы пространственной ориентировки», – подумай он и еще пристальнее стал следить за человеком, одиноко чернеющем на снегу. Самолет сделал разворот и стал удаляться. Именно в этот момент Альбина помахала рукой вслед улетавшей машине, словно желая ей счастливого пути. Но тут самолет сделал еще один круг, пронесся почти над головой Альбины, резко пошел на снижение и приземлился.

Когда Альбина вошла в самолет, парни улыбались, что- то говорили между собой. Взволнованная всем происшедшим, девушка молчала, не узнала даже имен своих спасителей. Кто же они, эти парни?

Виктор Изотов родом из Калининской области. Окончил аэроклуб, поступил в 6ВАУПОЛ г. Каменки Пензенской обл. Затем Сызранское училище летчиков-истребителей. Демобилизовался. Переучился в Бугуруслане на гражданского пилота и летает в небе Дальнего Востока.

Николай Шуткин родом из Воронежской области. Учился вместе с Виктором в г. Каменка, затем – Тамбовское военное училище дальней авиации. Демобилизовался. Снова вместе с Изотовым закончил Бугурусланское училище ГА. Теперь друзья летают на командных должностях в одной эскадрилье.

Бахрам Шагивалеев самый молодой из них, уроженец Татарской АССР. Рабочий, токарь, слесарь. Учеба в аэроклубе, затем в летном училище ГВФ. Личные дела у всех безукоризненные. У двоих по семь поощрений. В отряде товарищи уважают за скромность и знания, а теперь будут уважать еще

больше.

В. Даниленко. «Тихоокеанская Звезда».

ОТКРОЕТ ЛИ ТАЙНУ ОХОТСКОЕ МОРЕ?

В то утро, 24 июня 1992 года, четверка военных СУ-27 должна была выполнять учебно-боевую задачу. Задание особой сложности не представляло. Военные летчики готовились двумя парами пройти по маршруту от Комсомольска-на-Амуре до Магадана и обратно над горами, холодным Охотским морем без посадки и дозаправки в воздухе. На обратном участке маршрута код «свой-чужой» выключался с целью проверки средств контроля ПВО восточных рубежей России.

Подготовка к полету проходила по плану и никто из четырех летчиков утром не ведал, что одному из них на базу уже никогда не вернуться. Первая пара с позывными 36350 и 36351, прогрохотав турбинами, ушла в голубое небо. За ней пара с позывными 36355, 36354.

До Магадана маршрут был пройден согласно плану, а на обратном пути, примерно на трети маршрута, у летчика с позывным 355 появились отклонения в параметрах полета. Вначале забарахлила радиосвязь: то он никого не слышит, то его никто не может дозваться. В 04 часа 13 минут 45 секунд (местное время 11 часов) командир СУ-27-го с позывным 350 передал в эфир: «44-й, подойди к нему, может, у него связь отказала?» Это точное до секунды время можно уверенно считать за начало трагедии. В складывающейся обстановке решение командира с позывным 350 было исключительно грамотным. Летчик с позывным 344 шел сзади 355-го и, пусть даже в нарушение всех правил, обязан был догнать своего собрата и идти рядом с ним, дабы рассказать потом о последних секундах его жизни.

Нам не удалось побеседовать с капитаном Попенко и выяснить, что помешало ему догнать Володю Молоканова. Возможно – в те уже тревожные минуты тройка боевых летчиков слишком уверовала в опыт своего друга и сразу недооценила серьезности положения 355-го. Прочная невидимая связь летевшей четверки «Сухих» дала первую трещину и медленно, но уверенно начала рваться. Связь ухудшалась с каждой секундой. Следуют неоднократные повторения вызовов, неуверенные ответы. Вирус – болезни связи полз к двигателю. В эфире звучит: «Обороты 90%». «Регулятор правого?» – уточняет 350. «Обороты не более 95%», – волнуется 355-й. «Плавно РУД двигай, обороты не более 10 секунд», – подсказывает 351-й. Борт 350-й всячески старается помочь 355-му. «Контроль, посмотри сзади меня

должны идти две единицы. Если есть возможность, соберите их».

Непонятно, почему 344-й никак не реагирует на душевную боль 350-го? Терпящий бедствие, это уже всем ясно из переговоров, продолжает лететь одиночно, в какой-то сотне километров от 344-го, и тому никакого труда не составляло догнать товарища. Тем более на высоте 13100 метров, когда след инверсии отчетливо просматривается и не требуется дополнительного наведения.

Может быть, 344-й экономил топливо? На столь протяженном маршруте подобным типам самолетов задается строгий режим с минимальным расходом топлива. СУ-27 не транспортный самолет, на нем с горючим шутки плохи. Далее 355-й просит снизиться до 10 000 метров. И рядом летящим, и руководителю полетов задаться бы целью: почему истребитель не в силах удержаться на заданном эшелоне? Что у него стряслось? Цепь идеального звена с треском продолжает рваться.

Отрезок полета от начала неустойчивой связи до ухода с эшелона должен послужить наукой для летчиков всех рангов в борьбе за выживание. Командир со своими бедами остался один на один над бескрайним Охотским морем. Спасательные средства он имел, но средства эти – ничто в пустынном ледяном море, изобилующем прожорливыми касатками величиной с самолет. Одна особь легко заглатывает увесистую нерпу. Кому довелось видеть кровавый пир морских страшилищ, тот никогда не избавится от страха, глядя на воды Охотского моря.

Самолет очень дорог для каждого летчика. Он, как дом, как живое существо, послушное воле летчика, и расставаться с ним всегда горестно. Но бывают мгновения, когда выбирать не приходится: либо жизнь, либо самолет. Покидая эшелон, капитан Молоканов, видимо, подсознательно готовился покинуть и самолет. Он боялся признаться себе и друзьям насколько тяжело его положение. Надеялся на лучшее.

– …зухи нету! – прозвучала предпоследняя фраза 355-го.

Что это значит? Видимо, «связухи» – речь идет о связи. Может проще – «везухи», не везет в жизни. Трудно гадать. Ясно одно – в критические минуты опасности люди утрачивают строгость лексикона и выражаются по-простецки, а чаще непечатными словами. Вспомните Юрия Гагарина – «поехали». Крестьянское слово «поехали» употребляли первые аэронавты России, пересевшие с коня на аэроплан, и использовалось оно всеми летчиками чуть ли не постоянно, пока не «доехало» до космоса.

Обрывок предпоследней фразы наводит на многие размышления, но с четким понятием – летчику трудно, ему что-то мешает. А вот и последняя фраза: «Факел сзади!» В 05.06.58 цепь

летевшей четверки лопнула. Больше 355-й на связь никогда не выйдет. Володя Молоканов поступил героически. Он не бросил самолет и до последней секунды передавал все, что происходило с самолетом, только не все его слова были услышаны. Последняя услышанная фраза является драгоценной и неоценимой для комиссии по расследованию этого летного происшествия. Даже мало-мальски сведущему в технике человеку ясно, что факел сзади поставил роковую точку над Охотским морем. Откуда взялся факел? – Из сопла, конечно! Скорее всего, по какой-то причине несгоревшее топливо выплеснулось наружу и догорало сзади, будто в паяльной лампе.

На память приходит катастрофа ТУ-144 в Лебурже, когда при большом угле атаки произошел отток топлива, а затем взрыв, разваливший самолет пополам. Цепь неполадок у капитана Молоканова выстраивается в логическую последовательность. Периодический отказ радиосредств попробую объяснить в заключение. Падение оборотов – результат не полностью сгоревшего топлива в камерах сгорания, отсюда падение мощности двигателей и, как следствие, невозможность удержаться на эшелоне 13100. Вот почему 355-й просил о снижении до 10 000 метров.

Взорвался ли самолет? Произошел ли отказ двигателей? Успел катапультироваться командир или не успел? Этих вопросов могло не быть, подойди к 355-му кто-то из трех его товарищей да не поленись его сопроводить до момента роковой развязки. Командиру полка А. Пуленко и его подчиненным есть над чем поразмыслить. Пропал многомиллионной стоимости самолет, пропал и человек. Был ли шанс избежать дорогостоящей потери? Отвечу утвердительно – шанс был. С момента появления первых неполадок в системе связи, падения оборотов двигателей в до образования факела за турбиной прошло 56 минут. Времени достаточно для выполнения маневра под углом 90° вправо, с выходом на береговую черту. Над сушей и легче выжить после катапультирования, и по обломкам упавшего самолета можно установить причину аварии. Море поглощает все. Найти что-либо на дне морском крайне трудно и дорого. Сбитый корейский «Боинг» искала целая флотилия. Гораздо дешевле построить эскадрилью новых самолетов.

Конечно, на выполнение маневра от заданного маршрута решительности летчика недостаточно, надо иметь еще и, разрешение, заранее предусмотренное заданием на полет, иначе летчику может не поздоровиться.

Надеюсь – не утомлю читателя новым анекдотичным авиационным ЧП, дабы полнее и яснее разобраться во всех

деталях происходящих событий. У полковника Северной группы войск Николая Скуридина на взлете на МИГ-23 отказал двигатель, и ему приказали катапультироваться, что он и выполнил, но автоматика сработала четко и самолет продолжил полет самостоятельно. Наши думали, что самолет упал в море, однако такого не случилось. МИГ-23 пролетел несколько европейских стран и благополучно приземлился близ бельгийского города Куртре у дома семейства Делаур, сломав забор с верандой и убив молодого фермера. Это произошло 4 июля 1989 года. Капитан Молоканов не мог не знать об удравшем от начальника политотдела истребителе и, наверное, прикидывал, а вдруг и его самолет свалится на голову зазевавшегося геолога или золотодобытчика!

Последствия от падающего самолета волнуют каждого летчика в первую очередь, отодвигая спасение собственной жизни на второй план. Капитан Молоканов был смелым, грамотным летчиком, потому и боролся за живучесть машины до последней секунды.

Услышав о факеле сзади, его друзья, наконец-то, поняли серьезность происходящего, и капитан Попенко запросил привести ПСС в готовность № 1 для 355-го. Со связи и с небосвода 355-й исчез бесследно, навсегда. Отыскать следы катастрофы и летчика, живого или мертвого, возлагалось на службу ПСС.

Наступала новая фаза деятельности для военного и гражданского авиационных ведомств. Вся тяжесть работы свалилась на Николаевский-на-Амуре авиационный отряд. В Николаевске находился и районный центр УВД военного сектора под руководством молодого полковника Юрия Серова. До объявления ПСС районный центр находился в режиме контроля. Перелетом группы Су-27 руководили другие службы, сектор же полковника Серова никакой ответственности за перелет не нес. Однако Юрий Васильевич штурман по профессии (а штурман – это мозг корабля) полетал на многих типах самолетов: ЛИ-2, ИЛ-28, ЯК-28, Су-24, принимал участие в боевых действиях в Афганистане и в 1986 году окончил Академию в Москве. У стройного, красивого полковника Серова и на службе порядок соответствует его внешнему виду. Во время нахождения в зоне Су-27 люди, проникнутые высокой ответственностью, не только прослушивали переговоры группы, но и вели их запись. Услышав просьбу 344-го о приведении службы ПСС в готовность № 1, начальник смены подполковник Анатолий Черных вместе со старшим помощником майором Борисом Бортниковым, не дожидаясь указаний сверху, приняли решение немедленно бить

во все колокола.

По слышимости радиообмена летчиков Чернов и Бортников (ныне полковник) понимали, что их район ближе всех находится от места аварии, потому сообщают командиру Серову и командиру Николаевского ОАО, депутату Верховного Совета России Валерию Долматову о происшествии. Весть о ЧП по прямому проводу летит к командующему 11-й армии ВВС. На командном пункте диспетчерской службы собрались все, от кого теперь зависела жизнь пропавшего летчика: Валерий Долматов, его заместитель Николай Уклонский, командир летного отряда Николай Ляшун, Юрий Серов со своими замами. Получилось экстренное рабочее совещание.

Вопрос стоял один: в каком квадрате искать? Прослушали пленку переговоров группы Су-27-х и пришли к единому мнению, что трагедия разыгралась в южной части Охотского моря. Для детального расчета точки аварии обрывочных фраз радиообмена было явно недостаточно. Нужен был полный объем информации всего полета группы от времени вылета до посадки в Комсомольске-на-Амуре, которой николаевцы, к сожалению, не знали. Экипаж опытнейшего командира вертолета МИ-8 Олега Хвостова готовился к вылету. Тем временем из службы поиска и спасения пришло сообщение из Магадана: «К вам вылетает АН-12 с группой спасателей, обеспечьте прием!» Поисковой службой спасения руководят высококвалифицированные специалисты и их решение направить большой корабль, оснащенный поисковой аппаратурой, в район бедствия было самым разумным.

Никто не знал, как долго летел истребитель после последней переданной фразы, как далеко унес его ветер с высоты 10 000 метров после катапультирования, если таковое имело место. В экипировку командира «Сухого» входил радиомаяк, антенна которого остроумно вмонтирована в стропы парашюта. Радиомаяк вступал в работу сразу после катапультирования.

Буквально полгода назад в горах Джугджура упал самолет-перегонщик АН-2. Техник экипажа предусмотрительно прихватил с собой радиомаяк подобного типа. Командир самолета Л-410 Виктор Храмцов вышел на работающий маяк и экипаж, находившийся на грани замерзания, был спасен.

Экипаж АН-12-го очень надеялся запеленговать радиомаяк капитана Молоканова и вывести на него вертолет. Преждевременно поднимать вертолет и посылать его в никуда было бессмысленно.

Через пять часов после приведения ПСС в готовность №1 поисковый самолет прибыл в район предполагаемого падения самолета. С высоты 3000 метров поисковики обнаружили в море,

неподалеку от мыса Врангеля, большое белое пятно похожее на купол парашюта.

Быстрее в Николаевск! Необходимо пересадить спасателей в вертолет. Но вот беда! Аэродром Николаевск слишком мал для приема самолетов с таким весом. Подобные самолеты могут тут садиться только зимой на замерзший грунт, да и то с оговоркой. Для новичков аэродром хуже капкана. Сколько самолетов на нем ломано, да переломано! Расположен он у подножья груды сопок на возвышении в виде пуповины. С одного конца ВПП видна лишь ее часть, а не вся полоса как на равнинных аэродромах. Ветры гуляют как хотят: из встречного могут поменять направление на боковой и даже на попутный, на чем «обжигалось» немало экипажей.

Всех этих нюансов не знал командир военного АН-8 заходя на посадку на одном двигателе весной 1972 года с грузом апельсинов на борту и так мазанул, что прямиком, через стоянку вертолетов, благо все они были в воздухе, промчался в поселок Сергеевку, расположенный в конце аэродрома, в западной его части. Жителей деревня спас от неминуемой смерти случайно подвернувшийся овраг на пути ошалевшего фруктовоза, чуть было не въехавшего в магазин. Лет пять солдаты несли караульную службу у разбитого АН-8, пока не истек срок его годности и не был списан на радость наших умельцев техников, наклепавших катеров из добротной дюрали.

Хабаровский ИЛ-14 снежным мартовским днем производил посадку с восточным курсом при сильном встречном ветре, и РП подсказал, чтоб не торопился тормозить с расчетом заруливания по восточной РД. Ветер возьми да и поменяй направление! Так поддул, что самолет укатило за полосу в сугроб, подломав правую стойку шасси, выкопав законцовкой крыла глубокую яму, тут же заполнившуюся вешней водой.

Наш АН-2 с рыбаками на борту садился минутой позже уже с обратным курсом. Шел сильный мокрый снег. Командир ОАО Владимир Пилипенко стоял в проходе кабины и, увидя барахтающийся в глубоком снегу скособоченный ИЛ, приказал мне садиться прямо рядом с ИЛом. Дело было в выходной день. В рыбацком одеянии командиры окружили поверженный самолет. Командир ИЛа удивленно рассматривал нас в открытую форточку. Бортмеханик стоял в дверном проеме грузового отсека.

– С мягкой посадкой вас! – улыбался Пилипенко.

– Пошел к черту! – последовал ответ.

– Что привезли? – спросил командир летного отряда Трутнев.

– Свежие огурцы, – ответил бортмеханик.

– Выброси парочку на закуску, выпьем за ваше удачное

приземление, – приказным тоном потребовал Трутнев.

На крыло выбралась стюардесса.

– Прыгай, поймаю, – подставлял руки командир эскадрильи Саша Драгонер.

– Еще чего не хватало, – хмыкнула миловидная девушка. – Сама слезу. – И, поскользнувшись, как с горки, по длинному мокрому крылу покатилась прямо в снеговую лужу. Красивая девушка в светло-синем форменном пальто сидела в снежнице и плакала.

– Говорил тебе прыгай, не послушала, а теперь нечего реветь. Давай руку, – успокаивал Драгонер девушку.

Я один был в форме, ко мне и подошел командир ИЛа.

– Кто такие? – спросил он меня. Я ему рассказал, кто есть кто.

– А я хотел вон тому по физиономии дать за его юмор.

– Это тебе надо дать за такую посадку, – пожурил я его,

– Мне же РП приказал не тормозить, – уныло оправдывался командир.

По иронии судьбы обоими поломками руководил Анатолий Архипов, юрист по образованию, склонный больше к логическому мышлению, нежели к оперативному руководству.

И самая свежая авария январская 1992 года, и, как ни странно, тоже продуктовый рейс военного АН-12. Командиром был молодой капитан, запутавшийся в руководящих документах. Со стороны Николаевской службы движения было сделано все для безопасности полетов, даже оборудовали в срочном порядке ночной старт на грунтовой ВПП и телеграммы разослали) своевременно об изменениях, но военные не придали значения таким «мелочам». Командиру втемяшилось в голову, что грунт не освещен и надо садиться правее – в тайгу. РП Геннадий Бегунов неоднократно подсказывал командиру:

– Правее идете!

– Знаю, – отвечал командир, продолжая снижаться. И так до самого приземления. Заход осуществлялся по системе ОСП, и РП превращался в информатора, а командир получал право творить и вытворять. Ухнув свою громадину правее ВПП, на маленький расчищенный пятачок, так называемый карман, ослепляя фарами диспетчеров, капитан стремительно и грозно летел на будку КДП. Убегать поздно.

– Куда он прет? – крикнул в микрофон Бегунов.

На счастье опешивших диспетчеров самолет врубился в снежный бруствер, оторвал левую тележку шасси и резво развернулся влево от здания КДП1, срезав правым крылом тросовые растяжки антенн и просвистев перед самым носом Бегунова, отделавшегося солидным испугом. Могло быть гораздо

хуже. Встречающие мясной самолет замы Долматова Уклонский и Кузнецов, видавшие виды авиаторы, просто ужаснулись, увидя не самолет, а ледокол в бурунах снежных сугробов, то высоко поднимавший нос, то полностью зарывавшийся в глубокий снег. Пораженные видением, замы не сразу сообразили, что происходит. Лобовой блистер вышибло от удара и кабину пилотов забило снегом, да так, что экипаж выгребался наружу, словно полярные медведи, и опрометью бежал от самолета в тайгу. На что уж Анатолий Алексеевич спокойный, похожий на Илью Муромца по телосложению, и то не выдержал:

– Куда вы? Остановитесь, там тайга! Окочуритесь!

Но экипаж удирал на рысях, никого не видя, ничего не слыша, в противоположном направлении от перрона. Я вовсе не склонен обвинять экипаж. Пилоты впервые попали в такую ситуацию, притом ночью. Фактор неожиданности сыграл злую шутку: в только что теплую кабину, мерцающую сотнями стрелок, мигающих лампочек, со звуком размеренно урчащих двигателей, вдруг ворвался ураган плотного снега, колючего, холодного. Треск ломающегося фюзеляжа, темень, нехватка воздуха, которого в обычной жизни всегда в избытке, и мы не задумываемся, что его когда-то может не хватить. И от взрыва никто не застрахован – поневоле очумеешь.

Когда Уклонений с Кузнецовым решали как не обидеть Магаданский поисковый самолет, перед их взором стоял искореженный АН-12, экипаж которого спас от смерти глубокий снег. Командир поисковика сбросил спасателей на парашютах над аэродромом. Вертолет МИ-8 с бортовым номером 35138 в составе командира экипажа Олега Хвостова, замкомандира отряда Николая Ляшуна, борт-техника Григория Пятковича с магаданскими спасателями взлетает и держит в вечернем небе курс к мысу Врангеля.

Наступившие сумерки и темная летняя ночь не позволили экипажу что-либо обнаружить. Через два с половиной часа экипаж возвратился на базу.

В шесть часов 13 минут утра 25-го июля экипаж вертолета МИ-8МТВ снова спешит в район поиска. Вот оно белое пятно! К всеобщему огорчению скопище вылизанных волнами белых бревен. Круговорот морского течения развеял радужные иллюзии. Галсы следуют за галсами. Нервы напряжены до предела. Вдруг в волнах мелькает что-то красное. Снижение, режим висения. В волнах болтается освежеванная туша оленя, невесть откуда взявшаяся. Четыре с половиной часа поиска до ломоты в глазах и все напрасно. Горючее на исходе, надо возвращаться на базу.

Навстречу им в район поиска спешит другой вертолет МИ-8

25138 под управлением командира Владимира Князева, второго пилота Баринова, борттехника Глебова. Пять часов утюжили море и, когда покидали район поиска, погода испортилась окончательно. Низкая облачность повисла до самой воды. При такой погоде полеты равняются самоубийству.

Не выветрились из памяти николаевцев две аварии вертолетов МИ-4 на поисковых работах в 1975 году. В районе поселка Джигда командир Володя Колодницкий, увлекшись осмотром местности, зацепил провода. Вертолет упал на каменистую косу, выбросив пассажиров наружу. Погиб начальник партии Вениамин Синицкии, остальные чудом уцелели. Собака авиатехника Мурашкина своим ходом через тайгу и водные преграды убежала в поселок Нелькан, и больше в вертолет ее нельзя было заманить никакими калачами.

Осенью того же года командир МИ-4 Владимир Мазницын со своим экипажем занимался поиском оленьих стад. Руководствуясь добрыми помыслами экономик горючего, Мазницын принял решние пересечь перевал Сунтар-Хаят через седловину при закрытых облачностью вершинах. Над седловиной облачность прижала вертолет к самой земле, вернее камням седловины, за которые вертолет зацепился хвостовым винтом. Полет проходил на высоте 2000 метров. Хвостовой винт разрушился и вертолет бросило на курумы, по которым он кувыркался четыреста метров чуть ли не по отвесному склону, разваливаясь и разбрасывая всех, кто в нем находился. Командир летного отряда Анатолий Кузнецов с комиссией добирались до места падения целых шесть часов, а добравшись, ужаснулись: полностью разрушенный вертолет валялся в частоколе двухметровой высоты камней с острозаточенными пиками будто нарочно. И бывают же чудеса – Ни экипаж, ни пассажиры не пострадали.

Поиск – это опаснейшая работа. Мелькнет в кронах деревьев олень или медведь – и все внимание туда, вдруг человек! На технику пилотирования и детальную ориентировку времени нет, а кругом горы, закрытые и перекрытые облаками, осадками. Трудно экипажу, но еще труднее командиру, подписавшему задание на полет поисковику. Пока судно летает – командир места себе в кабинете не находит: прилетит, не прилетит?

Катастрофы при поисках – исторический факт. Еще в 1938 году в этих дальневосточных местах искали пропавший самолет «Родина» с женским экипажем. Возглавлял операцию флагштурман ВВС Бряндинский и погиб при столкновении двух самолетов в районе реки Керби. Тогда о страшной катастрофе умолчали, но дальневосточникам она известна во всех

подробностях. А произошло это так. После обнаружения летчиком Михаилом Сахаровым самолета «Родина» с живыми членами экипажа Гризодубовой, Осипенко и Расковой в Комсомольск-на-Амуре прибыл комдив Я. Сорокин и предложил Сахарову слетать в качестве штурмана на ТБ-3 к месту вынужденной посадки. Сахаров отказался, сославшись на то, что выполняет приказ своего командира гидроотряда ГВФ. Сахаров не мог предположить, что своим отказом сохраняет себе жизнь.

На следующий день, 4-го октября, Сахаров вылетел к самолету, чтобы уточнить обстановку. С высоты увидел «Дуглас», ходивший над «Родиной», а в стороне, на юго-востоке, четырехмоторный ТБ-3, круживший над небольшой долиной. «Дуглас» подходил к ТБ-3 все ближе и вдруг, крылом отрубив ему хвост, упал и взорвался. После удара огромный ТБ-3 пошел вверх, сделал полупетлю, в верхней ее точке опустил нос и в перевернутом положении врезался в землю. В момент, когда он переворачивался вверх колесами, из открытых кабин выпали четыре комочка, над ними раскрылись парашюты. Так паслись командир корабля, второй пилот и два воздушных стрелка. Из «Дугласа» не выпрыгнул никто. Все это видели и летчицы. Они выложили из полотнища разорванного парашюта сигнал ТБ-3 – «О» и стрелу, указывающую направление к месту бедствия. Спасшийся командир ТБ-3 Наумов рассказывал потом, что комдив Сорокин, летевший в их самолете, стоял перед катастрофой в кабине пилотов. Он грозил экипажу приближающегося «Дугласа» кулаком, кричал:

– Убьет он нас!

Наумов обернулся, и в этот момент произошел удар. Сорокин бросился в штурманскую кабину за парашютом, но не успел. Летчиков ТБ-3 и стрелков выбросило из открытых кабин. Приземлившись, все четверо бросились к горящему «Дугласу», принялись сбивать пламя, но спасать там было некого. Вместе с Сорокиным погибли другие члены экипажа, корреспондент и все, кого комдив пригласил лететь с собой. Этот полет не был вызван необходимостью! Наоборот Сорокину предписывалось из Москвы руководить полетами из штаба и категорически запрещалось вылетать к месту посадки «Родины».

Что касается виновника катастрофы Героя Советскою Союза флагштурмана ВВС А. Бряндинского, то он вообще должен был встречать экипаж «Родины» на земле в Хабаровске. Бряндинский перед вылетом в резкой форме отверг предложение Сахарова уточнить место посадки «Родины». Он красным карандашом обвел на своей карте круг и поставил в нем крест. Кто-то из присутствующих мрачно пошутил: «Как бы этот крест не оказался

дубовым». К несчастью, шутка оказалась пророческой. Заводской летчик П. Генаев по просьбе члена военного совета Литвиненко слетал на реку Амгунь и вывез тела Сорокина и Бряндинского. Их похоронили в Комсомольске-на-Амуре. Об остальных погибших попросту забыли.

Только в 1968 году охотники нашли в тайге разбитые самолеты и человеческие останки. На следующий год группа энтузиастов во главе с Героем Советского Союза уроженцем села П. Осипенко старшим лейтенантом Бубениным добралась до места катастрофы и предала земле прах авиаторов. Надеюсь, теперь каждому станет ясно, что поисковые работы не относятся ни к интригующим развлечениям, ни к романтическим приключениям.

При потере Су-27-го погода постоянно вставляла палки в колеса. На третий день поиска облачность забила весь север, даже вороны сидели нахохлившись и не думали летать. Вертолетчики с утра выполняли полеты по санзаданиям над Амуром в ближайшие поселки. К полудню облачность приподнялась, и в эту щель, между небом и землей ныряет экипаж МИ-8 командира Павла Ершова. Пять часов полета, когда видно только под собой и чуть-чуть впереди. Ближе к Шантарским островам облачность понижалась до 15 метров.

На следующий день, немного отдохнув, в район поиска снова уходит экипаж Олега Хвостова, Николая Ляшуна, старшего штурмана Валентина Стасенко. Долгие часы поиска заканчиваются безрезультатно.

Над морем барражируют вертолеты: В. Иващенко, А. Куянова, представителя корпуса Патрина. В районе бедствия все дни поиска в воздухе находятся тяжелые корабли АН-12, гражданские, МАПовские, ПВО. Командиры кораблей: Романов, Македонов, Коваленко помогают в поиске вертолетам с большой высоты, ретранслируют связь, пытаются запеленговать радиомаяк капитана Молоканова. В районе поиска постоянно находятся по три-четыре воздушных судна. Работа проходит слаженно и напряженно. В один из ненастных дней в поселок Тугур из Комсомольска-на-Амуре прибывает военный вертолет. Из Николаевска-на-Амуре вылетает инспектор по безопасности Анатолий Шишацкий расследовать причины «партизанского» полета вояк без связи, прогноза погоды, разрешения. В Николаевской зоне за безопасность любого полета ответственность лежит на командире объединенного отряда Валерии Долматове. Что подтолкнуло на безответственный поступок экипаж-нарушитель? Жена Володи Молоканова воспользовалась знаниями экстрасенса, который, положив руку

на фотокарточку, определил Шантарские острова местом обитания живого капитана. Дошел слух и из Тугура от охотников, якобы нашедших в тайге часть самолета с сидящим там летчиком. От таких сведений немудрено и разум потерять. Плохо знали военные психологию таежников, использующих всякую возможность пообщаться с людьми, а попутно решить и свои проблемы. Заказывать вертолет для своих нужд трудно и накладно, а тут за хитро придуманную сказку с сногсшибательным сюжетом, получай ковер-самолет в виде вертолета. Просто и удобно. Военный вертолет облетел все охотничьи избушки, побеседовали с «очевидцами» сенсационной находки и единодушно пришли к выводу: вымысел налицо.

Утихали небылицы, закрывались осмотренные квадраты, а завеса тайны оставалась за семью печатями. Вся тяжесть работы легла на Николаевский отряд. В первые дни поиска погода была настолько отвратительной, что не только по документам, но и по здравому смыслу летать было нельзя, но в сознании летчиков не укладывалось «нельзя», если товарищ, летчик, человек в беде. Когда он ждет их помощи, надеется на них. И они принимали решение на вылет, а командир НОАО Валерий Долматов, летные командиры, подписывали задания, беря на себя, громаднейшую ответственность за жизнь своих людей. Разрешали вылет в нарушение всего и вся: правил, инструкций, указаний, регламентирующих летную работу.

Южная часть моря, острова, прибрежная зон были осмотрены с особой тщательностью, но следов катастрофы обнаружить не удалось. Поисковые работы смещались к югу, в сторону Комсомольска-на-Амуре. Николаевцы передали эстафету поиска в руки Военно-Воздушных Сил. 108 часов налета в адских условиях, без сна и отдыха, не дали результата. Но экипажи Николаевского ОАО и все, кто принимал участие в поиске, проявили при этом гражданский долг, высочайший профессионализм, мужество и бескорыстие.

Каждая катастрофа окутана тайной. Тот, кто пытается разгадать ее, должен быть осторожным, помня о чести погибших людей, и объективным, чтобы не задеть честь тех, кто участвовал в поиске. В северных районах всегда имеются большие трудности с горючим, но в те дни достаточно было сообщить «по поиску» и любому воздушному судну открывалась «зеленая улица». Все делалось без промедления. Правдивость моих слов могут подтвердить представители армии. Они компенсировали Валерию Долматову сожженное его бортами за 108 летных часов горючее, хотя командир Николаевского ОАО таких условий не ставил. Бедствие, оно и есть бедствие, и тут не до торговли.

Николаевские летчики имеют опыт поисковых работ, командование никогда не торговалось из-за стакана керосина, а молча брало все расходы на себя, как и при поиске Су-27.

В Николаевск прибыло множество людей. Магаданские спасатели не имели при себе ни денег, ни документов. Всех надо было разместить, накормить. Согласитесь, в наше время оказывать такие услуги не просто. Долматов с заместителями постоянно дежурили на КДП, питаясь по-походному. Жаль, что журналист С. Акулич в газете «Приамурские ведомости» очернил пилотов-поисковиков и выдвинул четыре версии гибели самолета, которые не только не выдерживают никакой критики, но, выражаясь по-русски, наводят тень на плетень.

Одна из них: угон за бугор по примеру Беленко. После того, как Молоканов прошел три четверти маршрута, лететь «за бугор» ему было просто не на чем. Кроме того радиосвязь Молоканова записана до последней секунды и подделать ее невозможно.

Следующая версия: похищение самолета Су-27 НЛО. Лично я считаю ее пригодной разве что для детей дошкольного возраста. Проще всего валить все на потусторонние силы.

Третья версия: сбит. Мысля логически, приходишь к выводу: зачем сбивать средний самолет? Сбивать так все четыре. Больше наград. Если иметь в виду доклад Молоканова о факеле сзади, увидь он пламя ракеты, передать в эфир о нем не успел бы. Группа Су-27 летела со скоростью 450 км/час. Скорость ракеты в пять раз выше.

Последняя версия: отказ двигателя. Это не версия – аксиома. Только винить в ней инженерно-технический состав нельзя. Все четыре машины прошли маршрут до Магадана без отклонения в работе матчасти, и только на обратном пути проявилась неисправность. По какой причине шла нисходящая отказа – могут ответить обломки пока не найденного самолета.

Анализируя ряд катастроф скоростных самолетов, выдвигаю свою версию. Известен случай, когда американский космонавт погиб на самолете при столкновении с вороной. По той же причине летчик-испытатель А. Квочур катапультировался с МИГ-29-го во время показательного полета за рубежом. Подобных примеров много, и можно предположить, что Су-27 капитана Молоканова на взлете столкнулся с птицей. Они быстро привыкают к опасности. От первого самолета шарахнутся, от второго вяло увернутся, а на третий внимания не обратят. На дозвуковой скорости удар птицы двигателя не разрушит, но могла образоваться трещина в лопатке турбины. Она увеличивалась с каждым часом, пока лопатка не отвалилась вовсе, превратившись в снаряд, способный пробить все что

угодно. Отсюда – потеря связи и рекой вытекающее горючее, факелом догорающее сзади.

Можно ли было оторваться от факела, увеличив режим двигателя до форсажного и, покинуть самолет, ответят специалисты. Выводы комиссии мне не известны. Без серьезных доказательств они будут опираться на побочные факторы с мотивировкой: возможно, вероятнее всего, предположительно…

Откроется ли тайна исчезнувшего самолета, покажет время. Дай Бог, чтобы подобные катастрофы не повторялись.

ДАЙ РУКУ, БРАТ!

В пасмурное утро 25 октября 1965 года председатель рыбкоопа Михаил Мильков послал рабочего Сергея Меленчука на отправку грузов в поселок Курун-Урях, расположенный в 125 километрах от Нелькана. Сергей загрузил 900 килограммов пшена в самолет Саши Батука и полетел с экипажем. Командир решил лететь через горы, напрямую. При подходе к Курун-Уряху повалил снег, связь с аэропортом прервалась. Самолет сильно обледеневал, двигатель не справлялся с тяжестью груза и льда. На высоте 1500 метров Батук увидел перед собой вертикальную скалу. Рванул штурвал на грудь. Раздался треск. Падали они со вторым пилотом Поздняковым и грузчиком в каньон горы Нития…

Придя в себя, Саша увидел горящий двигатель. Бросился в пламя. Обжигая лицо, руки, стал разбрасывать мешки-с пшеном из дверного проема.

– Саня, туши двигатель, сам выберусь, – послышался голос Сергея. Командир быстро перекрыл четырехходовой кран топлива, а уж после затушили пламя.

Чумазые, обожженные, потрясенные катастрофой, сидели на вершине скалы трое. Разбитый самолет, вцепившись в камни загнутыми лопастями винта, каким-то чудом все еще висел над пропастью, покачиваясь и поскрипывая. Горько было смотреть на погибающий АН-2. Он словно упрекал экипаж за решение лететь через горы в неустойчивую погоду. Отправься Батук рекой Мая, и трудяга «Антон» долго бы еще приносил пользу.

Пурга гудела зловеще. Батук готовил группу к переходу до Курун-Уряха в 30-градусный мороз. Плохо было с экипировкой. Сергей, например, был обут в резиновые сапоги, экипаж в ботиночках и демисезонных курточках. Поэтому натянули на себя мешки из-под пшена. Бортпайков тогда на самолетах не было, как и пилы, топора, лыж, оружия. Батук захватил с собой пшено, крышку от радиостанции, заменявшую кастрюлю и горелку, оставил записку в самолете и – в путь.

К концу третьего дня, когда открылась от облаков гора Пития, командир вертолета МИ-4 Геннадий Морозов сообщил в Николаевск-на-Амуре о найденном самолете и записке Батука. А тот в это время вел группу по нехоженой тайге. Кормил друзей пресной кашей, приманивал пшеном куропаток, стараясь поймать их, – не получалось. Вдобавок следом шел медведь-шатун, однако напасть не решался, выжидал. Из-за этого всю ночь приходилось жечь костер, не смыкать глаз, чтобы не попасть в лапы хозяину

тайги. На четвертые сутки в семи километрах от аэродрома бортмеханик Михаил Симонов, открыв дверь, втащил в свой вертолет выбившийся из сил, обмороженный экипаж.

Сашу Батука судили. Дали два года условно, с выплатой пяти тысяч рублей, которые мы собрали своему другу сразу после суда. Жаль, судьба не пощадила его. Возвращаясь как-то с покоса на катере, Саша зачерпнул воды из Амура, но ведро неожиданно вырвало его за борт…

Разные случались «вынужденные». По разному заканчивались. До сих пор помню эпизод с командиром отряда Анатолием Николаевичем Войцеховским. Умный, обаятельный человек, прекрасный вертолетчик. Облетел Хабаровский край вдоль и поперек, выполняя самые сложные полеты днем и ночью, воспитал целую плеяду опытных, надежных вертолетчиков. Огромный авторитет… Молодым пилотом ПО-2 начинал в Николаевске-на-Амуре. Потом освоил МИ-1, МИ-4, МИ-8. Стал нилотом первого класса. На Дальнем Востоке знали, если Войцеховский на борту, безопасность – на все сто. Кстати, на разборах его интересовали не нарушения, а причины, породившие их. Такой был командир.

Мы работали в Аяно-Майском районе и только собрались было вылететь из Анна в Аим спецрейсом на расстояние 380 километров, как поступила команда подождать прибытие рейсового самолета из Николаевска. Рейсовый АН-2 подрулил к нам, что называется, вплотную. Экипаж МИ-4 Юрия Бойко с Войцеховским и бригадой техников тащили в наш самолет запчасти, средства подогрева.

– Завези нас на Батомгу, нам надо вертолет перегнать! – просил Войцеховский. Наш маршрут удлинялся аж на 50 километров и равнялся 610 километрам на безлюдной горной местности. Надо было торопиться, а площадка в Батомге хуже некуда. Это погреб, окруженный высоченными соснами, и в этом году там никто не садился, значит – снега по пояс. Но друзей выручать надо. Спрашиваю техника-бригадира Скорых:

– Как же вы собираетесь ремонтировать при морозе за пятьдесят?

– Не привыкать! – машет рукой Зиновьевич. Я всегда восторгался техническим составом и жили мы с ним, как братья. Это безотказный, скромный, трудолюбивый, народ, достойный уважения и восхищения.

Заканчиваем погрузку и взлетаем. Снега на Батомге оказалось так много, что взлетели мы только с третьей, попытки. На разбеге, чуть не поотшибали головы привезенным друзьям, которые успели попадать под крыло и зарыться в снег.

Разгрузившись в Аиме, мы торопились в Нелькан. Вдруг слышу в эфире слабый голос Войцеховского: «Иду на вынужденную… горах… озеро Байкаленок… координаты…» Как ни напрягал слух, больше разобрать ничего не смог. Сердце заныло от боли. Что-то там стряслось? Спрашиваю радиста аэропорта Нелькан Алексея Шевченко, слышал ли он что-нибудь? Отвечает: «Ничего». В пилотскую звонили, не переставая, руководители района, знакомые, друзья.

Было ясно: ранним утром придется нам вылетать на поиск вертолета, пропавшего с пассажирами. Составили перечень необходимого продовольствия, одежды, не забыв о печке и дровах. Правда, было ясно, что сесть в месте вынужденной вертолета не получится. Надо было готовить на сброс все необходимое. «Не испортилась бы погода», – думали мы, укладывая в мешки хлеб, сгущенку, тушенку, соль, макароны, спички, свечи, медикаменты. Мешки оборачивали в ватные одеяла оранжевого цвета, снятые со своих постелей. За неимением спирта взяли по бутылке водки, упаковали оленью ногу.

– Коля, – позвонил Шевченко, – тебе радиограмма из Николаевска: «К/С 92906 с восходом солнца взлететь, найти вертолет 32568 в горах 60 км южнее Батомги, произвести посадку, оказать помощь экипажу и пассажирам. КОО».

Мы приуныли. Если такая грозная радиограмма, значит, там дела плохи. Вдруг есть раненые. Записываем в задание на полет заместителя начальника аэропорта Николаевск Ивана Семченко, молодого командира АН-2 Анатолия Власова, его второго пилота Николая Гончаренко, распределяем обязанности и цепочкой, словно волки, потемну быстро шагаем в аэропорт. Мешкать некогда, бежим в ледяное чрево самолета.

Солнце спрятано еще за горизонтом, но по часам оно взошло, поэтому лыжи нашего «Антона», сбивая шапки дымных столбов от печных труб поселка, скользят над тайгой в сторону Батомги, поворачиваем влево курсом на озеро Байкаленок. Очень красивое высокогорное озеро солидных размеров, похожее по конфигурации на знаменитый Байкал.

Видимость – только под собой. Ребята до боли в глазах просматривают каждый кусочек местности. На высоте 1800 метров залезаю в громадный каменный колодец. Здесь кратчайший путь к морю. Голос Власова: «Вертолет под нами». Смотрю вертикально вниз и диву даюсь: в окружении высоченных гор высится однобокая каменная скала высотой 1300 метров, и на ее вершине, на краю отвесной пропасти, примостился маленький паучок, несуразно молотящий лопастями несущего винта

тяжелый морозный воздух. Судя по игре лопастей, сила ветра метров 20 в секунду. Бросаю самолет вниз со скольжением прямо на вертолет. Его дверь распахивается, из нее выпрыгивают маленькие человечки. Они быстро копошатся на ураганном ветру и обжигающем морозе. Черный шлейф дыма валит густой завесой почти из-под вертолета. Молодцы ребята – хороший сигнал нам заготовили! Вызываем их по рации. Молчат, видимо, аккумуляторы сели. Заходим на сброс. При таком ветре самолет висит на месте. По сигналу сирены Николай Гончаренко выбрасывает первый тюк. К всеобщей радости он, мелькнув в воздухе оранжевой краской, влетел в дверь вертолета. Не убить бы кого мешком. Делаю второй заход. Ветер совсем остервенел, бросает нас словно щепку, выкручивает руки, заставляет висеть на ремнях в невесомости, поднимая всю пыль с пола. Создается впечатление, что сидим мы не в кабине самолета, а на ветряной мельнице.

Второй сброшенный тюк падает прямо в костер, разбрасывая его в разные стороны, а третий оказался самым точным и самым неудачным. Мешок попал в лопасть винта и рикошетом, как из катапульты, бросило его в пропасть. Вертолетчики, поняв, что мы работу закончили, выстроились у машины и скрещенными над головами руками-благодарят. С земли передают: «Коля, лети в Аян, там на подходе Афанасьев на МИ-4 из Охотска, покажи ему точное место, расскажи условия полета и посадки. Сделай все, как надо. Ты меня понял?»

– Понял, – отвечаю коллеге и соседу по квартире Виталию Головину. Когда мы громыхали лыжами по льду бухты, вертолет Игоря Афанасьева просвистел над нами, заходя на посадку левее зданий аэродрома, построенных американцами еще до революции.

Во время Великой Отечественной войны здесь бывал министр иностранных дел Вячеслав Молотов. Здания сохранили прочность и служили базой аэропорта Аян.

С Игорем Афанасьевым по-братски приветствуем друг друга и тут же переходим к делу, раскладывая на столах полетные карты. Выяснив все необходимое, вылетаем по своим маршрутам, пожелав друг другу счастливого пути. Игорь быстро отыскал потерпевших, поблизости вертолету сесть не удалось, приземлился у подножия скалы.

По крутому западному склону, усыпанному обледеневшими, острыми камнями вел группу Анатолий Войцеховский. Вместе с экипажем – 18 человек, из них четверо маленьких детей. Страхуя друг друга, группа медленно ползла с вершины скалы. Ураганный ветер сбивал с ног, мороз обжигал лица, а каждый неверный шаг

грозил обрушить лавину камнепада и увлечь за собой.

Через семьдесят пять минут восемнадцать спасенных жизней снова поднялись в воздух. Как позже выяснилось, у вертолета в воздухе лопнула подмоторная рама и остался он на сопке до наступления теплых дней.

КАПКАН

Произведя посадку на ледовую площадку бухты обменяв почту, мы взлетели курсом на Нелькан. Хребет Джугджур преодолели шутя. Ни болтанки, ни облаков.

Страшные пики горных вершин спокойно скользили под лыжами. Справа показалась огромная наледь Архай, пересекаем реку Челасин и приступаем к снижению. Связь устойчивая по обоим каналам. Лыжи мягко касаются укатанного снега, самолет пробегает сотню метров и бойко спешит на перрон.

Радист Алексей Шевченко просит срочно зайти и позвонить в совхоз. В трубке покашливает дядя Саша, как называли мы ласково всеми уважаемого Александра Николаевича Колесникова.

– Петрович, дорогой, срочно надо вывезти охотников с верховья Учура – их там водой затапливает, и если можно – Сашу Крюкова. У него тоже дела плохие. Заявки на полет в аэропорту.

– Ладно, сейчас что-нибудь придумаем.

Из Аима прилетел комэск Виктор Изотов.

– Дмитрич, слетай за охотниками, – прошу его.

– Я их три дня искать буду, ты завозил, ты и вывози, а ваш рейс я продолжу, – распорядился Виктор.

Шевченко поясняет, что где-то в тех местах у золотарей работает вертолет МИ-4, командир Юрий Филимонихин, так вот, он обещал группу Крюкова вывезти, но пока молчит. Прикидываю мысленно трассу Филимонихина: Аян – Угоян, и группа, Крюкова как раз получается на пересечении трассы. Это удобно и вертолетчикам, и совхозу, и нам лишний раз не садиться.

– Молодцы, что так решили, – хвалю Алексея. Принимаем решение на вылет, подписываем документацию – и в путь. Летим сначала курсом на Николаевск, затем сворачиваем вправо и держим курс на вершину горы 2264 метра, там и находится наша площадка. Наконец ныряем вниз в несемся над заснеженными верхушками деревьев к долине реки Учур. Приземляемся точно в лыжные следы, оставленные в прошлый раз нашим АН-2, и с грохотом мчимся по ним, как по железной дороге. На торможение самолет не реагирует. Впереди огромное озеро. От благодушия не остается и следа. Отвернуть некуда – с обеих сторон обрывистые, высотой метров двадцать, берега реки с нависшими по краям деревьями. Если влетим в воду, то в лучшем случае вдребезги разломаем самолет, в худшем – утопим его.

Вот где моя ошибка! Она была заложена в декабре прошлого года, когда мы первый раз производили тут посадку. Из-за лимита времени не стали укатывать площадку и даже

разворачиваться, а просто после посадки остановились, высадили по-быстрому охотников и с курса взлетели. Благо – в этом месте река прямая и довольно много места для взлета. Под воздействием солнца лыжные следы вытаяли, превратились в глубокие ледяные желоба, потому мы из них и не могли теперь выскочить ни влево, ни вправо, а тормозные решетки не доставали до дна желобов и были неэффективны.

Так и неслись мы навстречу своей погибели. Метров за сто до воды наша ледовая трасса заканчивалась – значит, повезло. Природа оставила шанс для непутевого экипажа, поленившегося укатать своевременно для себя площадку.

– Вот тебе и ясный тихий день! – захохотал Юра Климов, второй пилот.

– Ничего, – в тон ответил я, – охотники рядом, прибегут, вытащат.

Пока шутками успокаивали себя, самолет слетел со следов в снег, просел и начал останавливаться. Не давая ему совсем встать, убрали закрылки и на полной мощности двигателя, с трудом развернулись на 180°, поползли к палатке охотников. Кругов шесть описал самолет по реке, пока не начал скользить более или менее свободно. Только тогда, взломав снизу ледовые желоба стойками лыж, мы подрулили к палатке. Минут двадцать ушло на все выкрутасы.

Выпрыгнув из самолета, мы выше колен оказались в снегу, а ноги почувствовали ледяную воду. Вылетая рейсом оделись мы по-летнему: в пальто и ботиночки – еще одно свидетельство пренебрежительного отношения к суровому северному краю. В дебри-то мы не думали лететь, а когда полетели, то про такие «мелочи» не подумали. Посыпалось все одно к одному.

Саша Котик и его друзья тепло приветствовали нас, быстро начали грузить мешки с олениной, другой нехитрый скарб. Набралось килограммов 700. Запускаем двигатель, пробуем рулить, но не тут-то было. Самолет стоит как вкопанный. Пытаемся сорвать его с места путем перевода винта с малого шага на большой – не получается. Лыжи примерзли. Выключаем двигатель, берем веревки – и под самолет. Пропиливать веревкой снег под лыжами и тяжело, и неудобно, и время бежит «как угорелое».

Снова запускаем двигатель, и снова неудача. Если сегодня не взлетим, утром самолет не вырубить никакими топорами. Его просто зальет водой до крыльев, а пригреет солнце, то унесет в сторону Ледовитого океана. Мысли мрачные, но реальные. Решаем выбросить весь груз вместе с креслами. На облегчение самолета уходит минут 15. Еще раз пропиливаем снежницу под

лыжами и быстро запускаем двигатель. Самолет медленно страгивается с места. Рулим к своим следам и сходу, с разворота, начинаем взлет в сторону воды, где нет препятствий по курсу взлета. Самолет не разбегается, а неуклюже ползет, и о взлете не может быть и речи. В конце полосы крутим на 180° и снова пытаемся взлететь. Только набрали скорость – кончилась ледовая площадка. Разворачиваемся на обратный курс, впритирку проносясь законцовкой верхнего крыла рядом с нависшими камнями берега. Местность очень красивая, но любоваться некогда. Несемся с восточным курсом, но оторваться от воды не можем.

Решаемся на последний штурм. Привязываем белый платочек к палке и втыкаем ее в снег впереди и сбоку самолета, чтобы можно было точно определить направление и силу ветра в момент взлета. Сгребаем с лыж метровые бугры обледенелого снега, запускаем двигатель и ждем. От напряжения все молчим, так молчим, что слышно, как скулит лайка, съежившись в углу фюзеляжа. Чтоб не примерзли лыжи, по сантиметрам ползем вперед. Вот загудел фюзеляж, захлопали предкрылки, значит, ветер дует сзади. Флажок показывает правильно. Следующий порыв ветра будет спереди. Прибавляю газ и жду. Гудение ветра стихло. Секунды кажутся вечностью. Неожиданно самолет начал приподниматься – это чувство известно каждому летчику полярной авиации. Резко даю газ до упора, и мы мчимся к черной стене леса. Чем больше набираем скорость, тем ближе лес. Газ убирать поздно, врежемся в частокол, принимаем решение взлетать. Скорость солидная – вот-вот вырвемся из снега. И вырываемся, но для набора высоты скорость мала. Самолет балансирует на грани срыва – это мы уже чувствуем. Деревья перед самым носом. Принимаю единственное спасительное решение: не убирая закрылки, делаю крен градусов 70 в свою сторону и ныряю в узкий коридор левой протоки. Успеваю заметить справа на входе в протоку огромное черное корневище вывороченного дерева. Если зацепимся за него, то отлетались. Стиснув зубы, жду удара. Юра помогает удерживать самолет, чувствую давление его ноги на педаль. Выше нас какой-то миг мелькали вершины деревьев, мы же, набрав скорость, начали продираться вверх и вскоре оказались над вершинами деревьев. Убираем крен.

– Ну и полет, черт бы его побрал! – обращаюсь к охотникам, сам разуваюсь и выливаю воду из ботинок. Юра набирает высоту в тихом вечернем небе. Засветло в Нелькан прилететь никак не успеваем, потому и молчим но связи, чтоб не пугать службу движения, да и они про нас не вспоминают. Снимаю носки и

решаю просушить их на ветру. Отжимаю воду, высовываю их в форточку. Носки тут же превращаются в мерзлый ком. Ребята хохочут, глядя на мои старания, и подают нам в кабину сухие теплые торбаса. Нам стало тепло и уютно, а что с Сашей Крюковым? Вывез ли его Филимонихин? После пролета полпути связываюсь с Шевченко по УКВ и узнаю, что группа Крюкова отрезана водой от мира и если мы их не вывезем, им грозит гибель.

– Ну Филимон, ну бес! – ругаю товарища. А что теперь делать нам? Потемну садиться на наледь в тайге – преступление, а может самоубийство. А не сесть – как потом женам и детям охотников в глаза смотреть. Советуюсь с охотниками. Котик категоричен:

– Не сядешь, мы тоже станем соучастниками преступления.

– А если и вас поубиваю, ведь уже темнеет?

– Умирать, так вместе, – заявляет боевая четверка.

Прибавляю газ, включаю ОНО и со снижением на скорости 240 км/час спешу на реку Кундуми.

Какое ж тут сердце выдержит! Места дикие, но мне они известны до каждого орлиного гнезда. Вот уже видим огромные разливы воды и вешки на ледовом пятачке. Садимся с курса, разглядывать некогда. Самолет, как на щетках, катиться не желает. Кругов пять на полном газу описали по площадке, пока не стерли с лыж намерзший лед. Ребята нас тискали со слезами на глазах. Рассказали, что стреляли из карабинов по вертолету, когда он, сделав круг, не стал садиться и улетел. Через час мы приземлились в Нелькане.

– А пиво кому? – вытаскивая чехол, спросил техник Хижий.

Мать честная! Про ящик таежного пива мы совсем забыли. А ведь выбросили бы! Теперь с удовольствием начали утолять жажду. Все. Полет закончен! Жены целовали спасенных.

– Целуйте вон их, – показывали на нас Котик и Крюков. Досталось и нам.

ЗАТЕРЯННЫЕ В ОБЛАКАХ

На высоте 3000 метров сверх облаков кручу штурвал АН-2, загруженного взрывчаткой. Здесь же ящик детонаторов. В бензобаках почти нет горючего. И нет связи с аэропортами в районе Охотского моря. Где мы – не знаю ни я, ни второй пилот Юра Климов, ни экипаж Володи Трутнева, кружащий рядом. Полтора часа назад начальник аэропорта поселка имени П. Осипенко Анатолий Белис и базирующийся на лесопатруле командир самолета Юрий Манец уговаривали заночевать у них, но мы не вняли разумному совету, решив во что бы то ни стало довести взрывчатку до геологов Удского.

Из-за ливневого дождя земля просматривалась плохо – пилотировали по приборам. Пролетели поселок Горин. Володя Трутнев, летевший сзади, спросил:

– Как там впереди?

– Озеро Чукчагир просматривается, – отвечаю.

Тут в разговор вмешался командир ЛИ-2:

– Ребята, я над вами, провожу опыты по рассеиванию облаков, что там внизу?

– Ну ты и рассеял! Была морось, теперь – ливень, – ворчит Володя. И тут же просит:

– Слушай, ты развернись и пройдись до Удского: расчисть трассу.

– Не могу, мужики, по плану пробиваюсь на Совгавань.

– Ну, с Богом! – напутствуем его.

Впереди по курсу единственная сопочка. Здесь в 1938 году погибли два экипажа во время поиска пропавшего самолета «Родина». Где-то вот по этому мерзлому болоту шагала Марина Раскова – штурман «Родины», выпрыгнувшая из самолета на парашюте перед вынужденной посадкой по приказу командира. Кто знает, чем бы закончилась «таежная эпопея», не найди ее летчик Гражданского Воздушного Флота Николай Деркунский. Синеглазый молодой пилот, отыскав в безбрежной тайге в плохую погоду девчонку, покачиванием крыльев показал ей направление, в котором идти, а его бортмеханик Николай Чупров сбросил точно под ноги Марины мешок с продуктами. Печать почему-то утверждала, что штурман «Родины» сама, без посторонней помощи, вышла к месту приземления самолета. Это задело самолюбие Деркунского, и он отказался вылетать в Москву – получать награду. Правительственная Комиссия, узнав о такой дерзости пилота, направила в Хабаровск приказ: «Посадить Деркунского в бомбардировщик и привезти в Москву». На банкете

в честь экипажа «Родины» и героев поиска быстро выяснилось недоразумение.

Мы взлетали из поселка, названного в честь второго пилота «Родины» Полины Осипенко… Чем дальше летим, тем выше облачность. Лезем вверх. Володя ныряет в окно среди отвесно свисающих туч, мы висим у него на хвосте. Коридор среди облаков настолько узок, что крыльев вообще не видно. Крутиться приходится как белке в колесе, потому скоро бросаем эту затею и, махнув рукой, лезем вверх генеральным курсом через тучи и кручи. Горы перевала – выше 2000 метров, дабы не зацепиться за них, набираем высоту 3000, но выйти из облаков не удается, а груженый самолет большей высоты занять не в силах, да и горючее тает на глазах. Володя болтается где-то рядом.

– Не отрубите нам хвост, – волнуется он.

– Сами об этом думаем, – отвечаю.

Пора бы снижаться. Ведь можно промахнуть Удскую долину и залезть на другой перевал. Но снижаться, не зная куда, страшно. А что делать? Решаем выходить в море, а уж там искать место посадки. Володя тоже берет восточный курс. Чтобы не столкнуться, летим на разных высотах, минут через тридцать выныриваем в чистое пространство между слоями облаков. Судя по верхней границе нижнего яруса облаков, мы должны находиться над морем. Если что – сядем на северную оконечность острова Феклистова, туда приходилось возить взрывчатку с командиром звена Благовещенского предприятия Николаем Петровичем Чистопольским. Он садился первым, а я попросил поставить там флаг, чтоб лишний раз не крутиться, определяя ветер. Правда, флага я не нашел: после посадки увидел болтающийся на колу рваный кирзовый сапог. Мы оставили несколько бочек с горючим. Про запас. Теперь бы они очень пригодились. Говорю об этом Володе.

– А сколько у вас сейчас горючего? – спрашивает.

– По прибору двести двадцать литров.

– Нам легче. У нас на двадцать литров больше, – юморит Володя.

– Коли так, то мы ныряем вниз.

– Только не молчите в эфире, передавайте все, что увидите, – советует Трутнев, – а мы будем крутиться над вами.

Юра берется за штурвал, погружая нос самолета в серую пелену облачности. Я смотрю в форточку и контролирую приборы, главным из которых теперь является радиовысотомер. До высоты 1500 метров снижаемся безо всякой опаски. Радиовысотомер показывает, что до земли еще далеко, и это успокаивает. С высоты 1200 метров уменьшаем угол снижения до

минимального. На высоте 800 метров стало так темно, что невольно пришлось схватить штурвал на себя. Под колесами бушевали зеленые волны.

– Море! – кричу Володе. И тут же вижу перед самым носом кроны деревьев.

– Тайга! – снова кричу.

Юра молча крутит штурвал. На высоте 700 метров вываливаемся из облаков. Резко даю сектор газа вперед до упора, отпрыгивая от деревьев, крутым виражом ухожу влево – к морю.

Развернувшись на север, будто включили фары в кромешной темноте. Косые луча солнца освещали поселок Тором. Набрав высоту, увидели, что и над Удской долиной сияло солнце. Подсказываем Володе курс на Удское и спокойно продолжаем полет, ругая себя последними словами за решение лететь в горы, не зная погоды, без связи, на ночь глядя.

Летный прогноз по телефону мне дала инженер-синоптик Эльвира Чаплыгина, жена друга вертолетчика, поддавшись моим уговорам. Она еще спросила:

– А ты один полетишь? Может запросишь с разведкой?

– Да просил, но Анатолий Самсонов с Алексеем Дударевым где-то катера себе клепают и некому разрешение дать! – ответил я ей.

– У меня там что-то страшное на карте, смотри не подведи! – добавила Эльвира.

Уговорил, называется на свою шею! Через пятьдесят минут полета уже раздавали подарки друзьям-геологам. А на следующий день, заправившись из бочек с расчетом до Комсомольска, мы снова штурмовали вершины перевала хребта Танкайский. Небо было хрустальной чистоты, под стать умывшимся острым пикам да ярко-зеленому ковру тайги. Приземлившись в Комсомольске-на-Амуре, узнаем, что вчера вечером город был разгромлен градом. В АДП встречаем экипаж опытного ЛИ-2.

– Ага, курепчики, попались! Сейчас всем расскажем, кто на город бучу напустил! – смеемся мы.

– Ради Бога! Коньяк за нами, только молчите, – просят рассеиватели облаков. Рядом начальник отдела перевозок Дудкин с перебинтованной головой рассказывал начальнику аэропорта Беликову и начальнику агентства Андрею Землякову:

– Вышел на улицу курнуть, а тут какой-то гад куриным яйцом долбанул из-за крыши, я аж на лавочку свалился от неожиданности. Когда дальше начало молотить, тогда дошло.

Все трое начальников были нашими хорошими друзьями, а сын Землякова Володя летал в моем звене. Совсем недавно мы

вместе пережили неприятность. На празднование Комсомольска по случаю пятидесятилетия собралась вся страна, а наш самолет с той же взрывчаткой оказался вскрытым. Мы долго пытали техника еще не отошедшего от пьянки.

– Если ты, то я улечу и не буду поднимать шума, – уговаривал я его. Техник недавно перевелся из Таджикистана и я его звал Таджик. Он категорически все отрицал, но ключи-то мы сдали ему! Окурки тоже его были, да и ракетница кроме него никому не нужна. Делом занялось КГБ. Вылетать было страшно, а вдруг диверсия и рванет взрывчатка над городом! Впервые мы сдавали отпечатки пальцев, после чего техник был арестован, а мы продолжили рейс. Троица упрашивала отвезти аэропортовский груз бесплатно до Хабаровска, ведь полет оплачен экспедицией. Чего не сделаешь ради друзей!

БИЧ СЕВЕРНЫХ ТРАСС

Для авиации проблема обледенения самолетов и вертолетов во все времена являлась сущим проклятьем. Ну а в не столь уж далеких шестидесятых годах это нередко оборачивалась трагедией. 24 октября 1964 года погиб экипаж АН-2 командира Бориса Гаврилова и второго пилота Бориса Бацунова. Груженый почтой самолет так сильно обледеневал, что Гаврилов потерял уверенность в реальности пробить облачность, а самым безопасным вариантом посчитал быстрейшую посадку в аэропорту вылета. Через несколько минут связь с ним прервалась.

В тридцати метрах от локатора, на сопке горел самолет Бориса. Узнав об этом, мы бегом через совхозное поле и тайгу, в сильном снегопаде, мчались на злополучную сопку, даже обогнав машину командира летного отряда Анатолия Самсонова. Увы, экипажу никто не мог уже помочь. Все еще рвались баллоны и колеса, разметывая в разные стороны провода, да куски расплавленного металла. Забросав снегом пламя, мы вытащили обуглившиеся останки своих друзей. Самолет врезался в сопку почти вертикально, без скорости, сломав лишь одну верхушку березки. Рядом, на пеньке стоял целехонький КИ-13, чуть поодаль – крышка верхнего люка, фуражки, документы. На основании этого я до сих пор убежден, что не привяжись ребята ремнями, их бы выбросило из кабины.

Понуро и молча ехали мы на вездеходе с места катастрофы. Каждый из нас мог оказаться в таком же положении. Помню, в конце сентября план отряда по тонна-километрам трещал по всем швам. А тут летняя погода. Поднялась великая суматоха: АН-2 гудели по перрону, словно шмели в жаркую погоду, под заправку, под загрузку, кто кого опередит. Мы с Ефимом Дементьевым оказались в тот день самыми резвыми. Минут через двадцать вослед нам отрывались курсом на север командиры самолетов: Виктор Изотов, Виктор Котов, Анатолий Кузнецов, Вадим Балобанов, Валентин Барков и другие.

Над Ульбанским заливом в океане ясного неба по стеклам кабины поползли мелкие капельки влаги. Земля расплывалась и исчезала из виду. Стекла покрывались матовым льдом. Расчалки крыльев задрожали, винт менял монотонность звука. Обледенение охватывало страшными клещами. При увеличении оборотов винта с лопастей полетели куски льда прямо в стекла кабины. Облака росли, набирали мощь над огромной чашей Охотского моря, а мы являлись маленькой букашкой в грандиозной природной коловерти.

Переведя самолет в набор высоты, развернулись на обратный курс и доложили в Николаевск о возврате. Те экипажи, которые надеялись проскочить отрезок маршрута с плохой погодой, услышав наш доклад, спешно разворачивались назад, меняя эшелоны, рискуя столкнуться с напиравшими сзади. В какие-то 10-15 минут вся кавалькада самолетов увязла в сложной стихии. Пеленгатор аэродрома не работал, а привод показывал что зря. Часть экипажей работала на частоте севера, другая – юга, и никто не знал своего местонахождения.

На высоте три с половиной тысячи метров мы увидели солнышко, освободившись от пут мрака и обледенения. Самолет медленно оттаивал. Чего же проще пролететь на этой высоте полтора часа до приводной радиостанции и спокойно по схеме зайти на посадку. Так нет, нельзя: так гласит инструкция, неизвестно каким «умником» придуманная. Инспекция, узнав о таком полете, растерзает пилотов, невзирая ни на какие заслуги. В беспросветной мгле экипажи снижались на озеро Орлик и на малой высоте спешили в Николаевск. Гомон по УКВ постепенно затихал. Подходило время снижаться и нам, а как не хотелось снова залезать в ледяное месиво облаков, так быстро образовавшихся из ничего. Снижаемся в большом пологом вираже, выискивая в открытые форточки желанное, большущее озеро Орлик. Долго длилась игра в кошки-мышки со смертью, наконец на высоте 750 метров мелькнули отвалы породы, оставленные драгой. Через три минуты видим аэродром Херпучи, а мы то думали, что находимся над Больше-Михайловском. Унесло совсем в другую сторону – километров на 50. Облака плотным одеялом окутали все сопки. Аэропорт давно был закрыт на прием и выпуск самолетов. Начальник Котик, увидя наш блудный самолет, закричал:

– Кто заходит на посадку? Не знаете, что Херпучи закрыты?

На взлетной мощности двигателя левым разворотом, от греха подальше, уходим в облака. Перепрыгиваем сопки на высоте 800 метров и снова снижаемся, теперь точно зная, что впереди простирается марь. Облачность прижимала нас ниже и ниже. А при подлете к Амуру у поселка Тахта высота полета равнялась пятидесяти метрам. Теперь-то доползем до дома хоть на животе.

Руководитель полетов Матвиенко облегченно вздохнул, услышав наш голос. Как ждал он нас и надеялся увидеть живыми! Смеркалось. Облачность над аэродромом снизились ниже всех минимумов, но он давал высоту облаков ту, которая необходима, чтоб отбиться от инспекции.

Командиры высоких рангов не раз убеждались в коварстве Охотского бассейна. Депутат Верховного Совета РСФСР Валерий

Павлович Долматов когда-то возглавлял комиссию по проверке аэропортов на предмет годности их к нормальной деятельности в зимних условиях. Работа подходила к концу, предстояло совершить последний прыжок в Нелькан через коварный хребет Джугджур. В Аяне потянул «морячок» – предвестник непогоды и шторма. Над перевалом белыми шапками высоко в небе вздымалась трехбалльная кучевая облачность, в Нелькане – пятибалльная облачность с нижней границей 1800 метров. Тремя словами: погода соответствовала полету. Во второй половине дня наш самолет с грозной комиссией взвился на штурм перевала. Над самой кромкой его ясная погода кончалась и дальше простирались облака ровным серым полотнищем, приподнимаясь, словно крутая гора, перед самым носом самолета. Горизонт светился далеко и высоко. Из-за крутого бугра облаков прямо на нас двигался чей-то АН-2, быстро увеличиваясь в размерах. «Так и столкнуться можно», – мелькает в голове мысль. Помахал ему крыльями, помигал фарами – не видит нас.

– Кто снижается со стороны перевала на Аян, отверните вправо! – советую по УКВ.

Никаких эмоций. Резко отдаю от себя штурвал и ныряем в облака в тот самый момент, когда желтое брюхо, с черными масляными подтеками проносится над нами буквально в тридцати метрах.

– Смотри какая точность полетов в горах без радиосредств! – восхищается Валерий Павлович.

– Да уж точнее некуда! – подтверждаю я, ругая слепого разгильдяя, выбираясь из облаков.

Занимаем эшелон 3500 метров и лавируем между шапками облаков. Между тем подошло время снижения, начали прослушивать Нелькан по УКВ, как из-под земли. Диск винта рубил лохматые клочья облаков. Внезапно наступившая темнота и холод перенасыщенной влагой массы действовали на организм удручающе. На высоте 3200 метров винт изменил и звук, и обороты. Задрожали расчалки, затрясся весь фюзеляж. Лопасти не вкручивались в воздух, а молотили что-то твердое.

Перевожу винт на малый шаг, затем на большой, глыбы льда бьют по фонарю кабины, да так, что невольно головы прижимаем чуть ли не к штурвалу. Самолет обледеневал быстро и страшно. Расчалки трепыхались, словно крылья жаворонка, готовые лопнуть в любой момент. Крылья покрылись слоем толстого шершавого льда. Обстановка становилась угрожающей.

– Отбивай лед с расчалок, – приказываю второму пилоту Саше Рудичу.

– Как? – спрашивает.

– Вот так! – беру струбцину, открываю форточку и бью по расчалкам.

Лед, словно куча кирпичей, обрушивается на фюзеляж. После удара палкой по расчалкам тряска стихает, но на миг. Винт перевожу с малого шага на большой через каждые 10-15 секунд. Хочется быстрее вырваться из тисков обледенения, но как? Увеличить скорость снижения – лопнут расчалки, не выдержав нагрузки, и могут сложиться крылья. Увеличить вертикально снижение нельзя из-за близости высоких гор. На высоте 1800 метров потекли струйки воды по фонарю кабины, сразу посветлело, вибрация фюзеляжа прекратилась, самолет вынырнул из преисподней.

ПРО ЛОДКУ И ПЯТОЕ КРЫЛО

Зимнее утро. Морозец – под 56°. Со вторым пилотом Юрой Климовым топаем по хрустящему снежку реки Мая на островной аэродром из поселка Нелькан. Мысленно перебираем причины недавней неудачи, которая, как всегда в здешних местах, непредвиденна: и земля, и небо тут с сюрпризами. Когда приземлились на узкую речную протоку, я, чтобы выиграть время, стал разворачивать «Аннушку» с ходу, на скорости, в обратном направлении – взлет и посадка тут производились только в одну сторону из-за крутых скал да низко висящих проводов. В общем, унесло самолет в глубокий снег с кустарником. Ну а пока возились с Юрой, пока сумели вырулить – стемнело. Заночевать никак не можем – нет подогрева. Взлетать тоже нельзя – запрещено ночью в горах летать. Но не околевать же. Судили-рядили и решили рискнуть – поднялись в воздух с включенными фарами курсом на Нелькан. Минут через сорок приземляемся, заправляемся, сдаем документацию и направляемся в поселок.

На улице темным-темно. Возле пилотской громыхает, прогреваясь, вездеход начальника узла связи Белова. Завидев нас как-то странно переспрашивает: это, мол, действительно вы? А кто же еще, отвечаю удивленно. В ответ слышу совсем уж непонятное: будто пришло сообщение, что мы потерпели катастрофу, старейший пилот Ефим Дементьев наладил поиск, а сам, кажется, запил горькую. Бегу в пилотскую. Ефим Семенович с минуту ошалело смотрит, потом бросается обнимать и чехвостить за нанесенное потрясение и из-за этого сильное опьянение. Оказалось, связист видел в темноте низко летящий самолет. По его убеждению, тот врезался в сопку. Ефим же, прослышав об этом, тут же снарядил людей на поиск, не забыв притащить сюда и ящик водки к поминкам.

Вообще-то, Дементьева в Нелькан прислал командир Объединенного авиаотряда в Николаевске-на-Амуре Самсонов. Так сказать, с деликатной миссией. Случилось, что там одной из машин, что называется, обломали крылья. А здесь тракторист по прозвищу Верхогляд, наоборот, ухитрился покорежить самолет, оставив плоскости в целости и сохранности. И надо было эти крылья перебросить воздухом в Николаевск. Дело поручили Ефиму. Техники Юферов и Хижий просверлили четыре отверстия с левой стороны фюзеляжа АН-2, привязали к ней крыло, да так, что напрочь замуровали входную дверь. Попасть в самолет можно было только через верхний люк. Впрочем, это не смутило Дементьева. Он мужественно дожидался погоды над перевалом

Джугджур. Приговаривал: завтра полечу. Ну а если оторвет крыло, не поминайте лихом, друзья, старого лысого деда,

В тот же день и нам с Юрой выпало необычное задание: доставить в аэропорт лодку-казанку с косы. Двое совхозных работников уверяли нас: войдет она в салон. Правда я хорошо помнил похожий случай в заливе Счастья в бытность вторым пилотом, когда мы с Валентином Комаровым так и не смогли загрузить злосчастную посудину в АН-2.

Парторг Кочкин предложил снять грузовую дверь и лодка войдет. Верно, чуть ли не вся вошла. Только носовая часть, словно вороний клюв, высовывалась из дверного проема. Пассажиры в лодке, больше некуда притулиться. Мы с Юрой на взлет. Бежим помаленьку. А к моменту отрыва самолет вдруг как потащит влево! Прямехонько к обрывистому берегу реки Май. Справа частокол высоченных сосен. Из последних сил тащим вибрирующий, прыгающий в руках штурвал. Наконец у самого кривуна реки вырываем самолет из снега, но крен уменьшить не удается. Машина лететь не хочет. Ее опрокидывает на левый борт, стабилизатор так трясет – того и гляди отвалится. Нос лодки, как непредусмотренный тормозной щиток, вот-вот завалит нас на спину. Перед глазами – жуткая картина катастрофы двух летчиков-истребителей МИГ-15 в Охотске, у которого после отрыва от земли самопроизвольно выпустился один тормозной щиток. Самолет так резко кинуло на спину, что экипаж просто ничего не успел предпринять. Нас спасает то, что мы болтаемся на черепашьей скорости – 140 км/час. И ни одного толкового места, куда можно сесть и выбросить дьявольскую посудину. Боремся за каждый метр высоты. Ощущение такое, будто подъемной силы вообще нет. Как только в небе держимся! А тут еще кошмар от завихрений, образованных воздушным потоком, отраженным «клювом» лодки. Все это гудит, лезет в глаза. Ну, думаю, если лопнут веревки, которыми прикреплена посудина, пассажирам Кочкину и Семенову придется пилотировать лодку самостоятельно, без нашей помощи. Хотя шанс выжить имеется – если свалятся на густой ельник под нами. Ну, а коли угодят в промоину – вон их сколько, тогда точно утонут. Наконец из-за верхушек деревьев мелькает долгожданный аэродром. Садимся с ходу, чего уж там после 25 минут кошмара.

Хотел обсудить детали полета с Дементьевым, но его и след простыл. Узнал, что, как и мы, слетал он в Николаевск-на-Амуре успешно. Вот только на первом разборе со всей серьезностью заявил начальству: если его даже трижды расстреляют или несколько раз повесят – все равно «с пятым крылом» больше не полетит. Потому что над Джугджуром чуть было не потерял все

пять крыльев и себя в придачу.

Ефим, попав над перевалом в сильнейшую болтанку, не растерялся. Мужественно исполнял все акробатические трюки, на какие только способен безобидный АН-2, а по возвращении из пекла попросил три дня «для снятия стресса». Дали, уважили седую голову. Вот только и через три дня пилот на работе не объявился. Руководитель полетов Виталий Головин, заинтересовавшись столь затяжной депрессией, пошел к Ефиму домой. Все закутки осмотрел – нет человека. Собрался было отправиться восвояси, как с изумлением увидел: с бочки с водой соскользнула крышка и оттуда показалась голова!

– Ты что, Ефим? – поразился Виталий.

– Завтра у меня вылет, – буркнул старый летчик,- сегодня решил хорошенько отмокнуть.

Дело с пятым крылом получило продолжение на следующий день. Ефим пришел к командиру звена и попросил отпуск.

– Ты что, старый, самая работа, а ты в отпуск?

– Знаешь, дружище, допился я. Бульдозеры летать начали.

– Какие еще бульдозеры? – удивился командир звена.

– Вчера недалеко от Аяна на высоте 2000 метров из облаков выскочил красный бульдозер и чуть ножом башку не срубил. Еле увернулся.

Выяснилось, что пилот Музыка на вертолете МИ-6 вез из Хабаровска в Аян на подвеске действительно бульдозер. Дементьев вздремнул, а второй пилот Атрощенко решил над ним подшутить: подкрался поближе к бульдозеру и толкнул в бок командира:

– Смотри!

Ефим так рьяно метнулся вниз, что головой чуть верхний люк не вышиб. Мы тогда здорово посмеялись. Семеныч же признавался, что спать в полете охоту бульдозер отбил у него навсегда.

ДИКИЙ МАРШРУТ

С Анатолием Гришко летим к хребту Джугджур, который весьма интересует ученых из Владивостока: просят облетать и сфотографировать снежные лавины от Чумикана до Охотска. Горючего много, вершины утюжим на совесть. С грустью облетаем частокол серебряных гор, в которые 5-го мая 1960 года врезался ЛИ-2 командира Кирпишова.

Он тогда попал в сильное обледенение. Экипаж запросил разрешение на смену эшелона, но получил отказ. Последние слова Кирпишова, выщедшего в эфир, были: «Левый не тя…» Диспетчер Охи мгновенно снял пеленг и очень точно, по нему-то и отыскали ребят скалолазы на высоте 1700 метров. Увы, погибших. Правда, после трагедии в наставлении по производству полетов появилась долгожданная запись, дающая право командиру самостоятельно менять эшелон в экстремальной ситуации. Досадно, ведь можно же было учесть пожелания экипажа пораньше, а значит, избежать и той катастрофы и других.

Впрочем сейчас нас самих подстерегает сюрприз. Диспетчеры Охотска отказывают нашему «Антону» вход в зону. Мотивация: нет свободных стоянок. Пробую уговаривать землю – бестолку. Не принимают. Позже выяснилось, что номер нашего АН-2 – 70111 совпадал с типами АН-12 и охотчане приняли нас за чужаков. Наконец горючего остается лишь дотянуть до Аяна. Минуем Алдому, в эфир прорывается голос начальника Аянского порта Володи Щербатова:

– Мужики, лед просел, бухта скрыта под слоем воды сантиметров шестьдесят. Так, что, сами понимаете…

Мы отказываемся понимать, горючего-то кот наплакал. Куролесим седьмой час. Передаем Щербатову:

– У нас на борту ящик таежного пива. Подумай.

Тот молчит секунду, потом, видимо, не устоял перед искушением, соглашается, принять самолет. Был конец, апреля, самый лов крабов, а какие без пива крабы? Шлепаемся в воду. С трудом подруливаем к берегу – так, чтобы заправочный шланг достал до крыла. Быстренько заправляемся и взлетаем в сторону моря. Правда, неожиданно становимся пленниками ледяной купели.

Брызги летят через верхний фонарь, вот-вот заглохнет движок. Едва не отчаявшись, вырываем-таки из воды хвостовой лыжонок, вода хлюпает под фюзеляжем, словно не самолет у нас, а глиссер. Волны наваливаются на крылья, штурвал тяжелеет, а «Антон» не выскакивает из воды. Никакой тверди под лыжами не

ощущается, фонарь залит водой и ничего не видно, вдруг мы уже в открытом море? Становится жутко.

Мигом вспомнил в чем-то схожую ситуацию, в которой я оказался на реке Северный Уй. Только коснулся лыжами льда, он тут же с грохотом раскололся. Благо вовремя убрали закрылки – иначе разнесли бы их вдребезги. Правда, обошлось тогда.

Не менее опасным был и случай на реке Налбандья. Мы там угодили в образовавшуюся за ночь наледь. Самолет примерз так, что второму пилоту Вите Яскевичу и авиатехнику Виктору Пузыревскому пришлось в унтах, в пятидесятиградусный мороз забираться в воду и пытаться, что называется, столкнуть примерзшую машину с места. Так и договорились: едва самолет сдвинется с места, ребята тут же прыгают в салон и взлетаем по воде, глубина которой составляла сантиметров 35. Как говорится, скоро сказка сказывается. Сначала на развороте я услышал дикий крик Яскевича. Через секунду рев Пузыревского. Убираю газ, выглядываю в форточку – прелюбопытнейшая картина: в проеме двери стоит второй пилот и тщетно зовет к себе авиатехника. Тот неуклюже подпрыгивает на месте, но ни на сантиметр сдвинуться не может: примерз! В сердцах кричу ему (самолет-то движется):

– Бросай к чертям собачьим унты, завтра прилетим – вырубим их.

Пузыревский так рванул с места, что унты оказались без подметок. Уже в самолете разобрались. Оказалось, что не повезло не только технику. Когда самолет резко развернуло, второй пилот упал руками в воду, но быстро вскочил и снова помогать, а мокрые перчатки вмиг примерзли к фюзеляжу. Примерзли и унты. Пилота начало разрывать, вот он и заорал. Благо кожа оказалась слабой. Долго еще летали мы «мечеными» – следы от перчаток на фюзеляже у многих вызывали недоумение.

Все это мелькнуло в сознании, пока «Антон» тщетно пытался взлететь с воды. Его сильно тянуло на нос. Еще чуток – зароется в воду. Наконец, меня осенило, кричу второму пилоту: «Закрылки!» Он плавненько убирает их, самолет резко вырывается вперед и отрывается от воды.

Позже нам рассказывали, что с берега видели большой белый шар опоясанный цветами радуги. Шар проскочил всю бухту и продолжал движение в открытое море. Все решили, что нам хана, но в тот миг самолет выпрыгнул из водяных брызг и люди облегченно вздохнули. Хорошо, что у нас были мощные широкие лыжи, на тоненьких польских утонули бы точно.

День 24 апреля выдался такой жаркий, что за день все снежные аэродромы превратились в грязевые, и Николаевск тоже. Руководитель смены службы движения Володя Терехов принимал

нас лично на пятидесятиметровый кусочек снега насыпанный ротором. Сели без проблем.

Ученых наш девятичасовой полет так ошарашил, что они улетели на рейсовом, пока наш самолет трактором тащили на стоянку, позабыв все записи и пленки. Пришлось высылать материал бандеролью, благо адрес в заявке на полет имелся.

Больше мы с ними лавины не изучали.

ПОДУШКИ НА СНЕГУ

Если рассказать о всех происшествиях во время работ по подбору площадок но заявкам геологов, старателей – никакой жизни не хватит. Разве что посоветовать молодым экипажам АН-2, работающим в условиях Крайнего Севера, быть повнимательнее. И всегда, как говорится, настороже. Помнится – прилетели мы на реку Лантарь. На дворе ласковый апрель. На борту подушки, матрацы, которыми загрузили нас ребята одного из участков артели «Восток», что в Охотске. Выгрузили это добро прямо на снег, укрыли брезентом, придавили аккумуляторами, порулили на взлет.

Во время разворота, чувствую, словно проваливаемся куда-то. Не раздумывая даю сектор газа до взлетного и одновременно жму на кнопку выпуска закрылков. Капот тут же поднимается высоко вверх. Вся мощь ревущего двигателя да тугая струя встречного ветра вырывают самолет из загадочной ямы. Набираем безопасную высоту, ложимся на обратный курс, смотрим вниз, а там… – голубые, зеленые, оранжевые подушки разбросаны на снегу – шалуном-ветром. Там же, где только что была наледь, – черная дыра воды, в которую едва не угодили мы сами.

Золотодобытчики соорудили тут аэродром Разрезное… Когда мы оставались у них ночевать, то председатель артели Вадим Туманов, тот самый, любил подтрунивать, приговаривая: подушки для себя поищите в тайге, матрацы вылавливайте в море, ну а остальное, так и быть получите у завхоза.

Похожую шутку погода сыграла и с нынешним командиром лайнера ИЛ-62 Юрием Манцом. Прилетел он на «Аннушке» вместе с начальником Удского аэропорта Борисом Соломенниковым на речку Шевли. Забрать мясо и пушнину у охотников. Благополучно приземлился закрыл самолет, пошел с начальником к домику охотников. Там не спеша попили чайку, поговорили о том, о сем. Отправились обратно, глядь, а самолета-то на прежнем месте и нету! Кинулись искать. За очередным поворотом излома реки увидели бедолагу: стоит на отколовшейся льдине целехонек. Пришлось браться за топоры да сооружать настил, чтобы подобраться к машине. Сколько воды в той речке утекло с тех пор. Уж ИЛ-18 освоил Юра, и Академию Гражданской авиации окончил, и на «шестьдесят втором» который год летает, а только знаю, до сих пор вспоминает тот случай.

К слову, многим ли нынешним экипажам известно, что существует хорошо испытанный способ проверки надежности, наледи, толщины ледового панциря, на который надобно впервые

садиться. И способ этот, не поверите, огнестрельный. С ним меня как-то ознакомил командир самолета Володя Новиков. Подыскивали мы с ним площадку в долине реки Северный Уй. Где-то здесь должна быть огромная наледь, на которую мы с экипажем Володи Новикова садились однажды, но тогда нам не повезло – лопнул маслорадиатор и вместо Охотска вынуждены были по реке добираться до Нелькана, где просидели целую неделю в ожидании нового радиатора из Николаевска, а за это время погода уничтожила все наши следы. Тогда-то Володя меня и удивил. Сказал, показывая на прихваченный карабин:

– Петрович, толщина льда будет определена со стопроцентной гарантией.

Затем снял стекло иллюминатора и начал палить по льду с воздуха. Нам хорошо были видны отчетливые белые конусы, уходящие верхушками вглубь наледи примерно на метр. Сомнений не оставалось – лед надежный. Правда, оговорюсь, метод этот хорош только для чистого льда. Для заснеженного не годится.

На сей раз нас подстерегала другая опасность. Снижаюсь, вроде все нормально, как вдруг вижу, прямо из под самолета мелькнула оленья упряжка. Мчатся олени по курсу посадки. Резко даю правой «ноги», чтобы уйти от греха, не зацепить ненароком, перемахиваю через оставленные нами когда-то бочки с горючим и буквально грохаюсь на лед. При видимости четыре километра, в узкой горной горловине уходить на второй круг подобно смерти. Тормозим что есть силы, убирая закрылки, чтобы не побить обо что-либо, наконец чувствую неожиданный рывок хвоста самолета. Ясно. Оторван лыжонок. Выскакиваю – так и есть, срезан, как бритвой. Целехонькая вилка врезалась в лед проушинами намертво. Словно на якорь самолет стал.

Подсовываем под фюзеляж с Володей Гришко бочку с бензином обернутую чехлом, начинаем рубить лед под вилкой тупым топором. Оказывается, совершенно невозможно сделать толкового замаха – фюзеляж мешает. Рубить лежа и тяжело, и неудобно. Скользко на льду. Трудно устоять на ногах. А тут еще сумерки надвигаются. В конце концов решаем чуток передохнуть, да и голод – не тетка. Идти не можем – ползком движемся к двери самолета обогреться, перекусить. Вдруг средь этой глухомани – самолетный гул. Куда только усталость девалась. Врываемся в кабину кричим на УКВ: «Идете на нас. Ходу одна-две минуты».

Узнаем, что в воздухе командир звена Николай Коржов. Сел в начале полосы, прогромыхал по нашим следам, остановился. Из самолета вывалил весь экипаж – Геннадий Майков, Валерий Муратов. Беремся за хвост моего «Ана», играючи приподнимаем и

подставляем лыжонок. Делов-то! Через два часа лыжи наших самолетов коснулись ВПП Охотска.

На следующий день, мы, как сильно обмороженные, решили поработать на готовые площадки, а Коржов снова улетал к Черному озеру, которое заинтересовало нас обоих. Пока нас грузили горючим в утренней темноте Коржова след простыл. Короток зимний день на севере. Время бежит неумолимо быстро. Часа через четыре, при подлете к Охотску, спрашиваю у диспетчера:

– Где Коржов?

– На связь не выходил, – отвечает Анатолий Бухтик.

– Примите все меры к установлению связи с бортом, запросите все пролетающие большие корабли, чтоб позвали экипаж на всех частотах, может на каком канале услышат. Позвоните в экспедицию, чтоб к моему прилету организовали поисковый отряд со всем снаряжением, – даю указания диспетчеру.

– Вас понял, выполняю, – ответил встревожено Бухтик.

Что с ним могло случиться? Пропал самолет – самое страшное, что может быть в авиации. Успокаивает одно – экипаж очень опытный и должен выпутаться из самых сложных неожиданностей.

Садимся и подруливаем под заправку. С вышки кричат по громкоговорящей связи:

– Командиру срочно зайти в АДП!

И так спешу! Вижу тревогу и озабоченность на лицах встречающих. «Что будем делать?» – спрашивает руководитель полетов.

По инструкции надо немедленно сообщать в Управление о потере связи с самолетом. Оторвем от работы десятки руководящих работников. Спасатели развернут широкий фронт работ, направят в район бедствия самолеты, а значит отменят ряд рейсов, причинив неприятности пассажирам. Все будут волноваться, переживать. Если задействовать аварийно-спасательную службу, работа которой отлажена очень четко в этом отдаленном и сложном районе полетов, то и ущерб для управления будет немалый. А если не сообщать, не поднимать паники, взять все на себя и не тревожить руководящий состав Управления, которому и без нас работы хватает! Если справимся с поиском, а ведь нам лучше всех известна обстановка и возможности экипажа, и примерное его местонахождение, то снимем груз ответственности и с Управления, и с аварийно-спасательной службы. Но если из-за нашего нарушения инструкции, которое выразится в промедлении оказания помощи

экипажу, с ним случится непоправимое – головы нам не сносить.

В данный момент мы с руководителем полетов Григорием решали, какой же предпринять шаг. Прикинули возможные варианты: экипаж провалился под лед,- сел аккумулятор и нет возможности запустить двигатель и выйти на связь, оторвана хвостовая установка. Катастрофу отвергаем единодушно, зная огромный опыт Коржова. Принимаем решение: мы вылетаем в район Северного Уя и осматриваем все площадки. Если не найдем, тогда сообщаем в аварийно-спасательную службу. Два часа будем действовать на свой страх и риск. На том и порешили.

Подписываю задание и бегу к самолету. В самолете пять человек во главе с начальником партии Петром Пинчуком. Быстро здороваюсь, коротко объясняю задачу. Главная цель: через иллюминаторы осматривать всю местность, особое внимание обращать на следы. Самолет можно и не увидеть, а следы с воздуха видно хорошо. Взлетаем курсом на Северный Уй. На левом кресле Анатолий Гришко, в проходе Володя Гришко, мне необходимо заниматься картой и местностью. Через сорок минут выползаем из муры на свет Божий. Под ногами река Амка. Идем точно по трассе. Работаем молча, сосредоточенно. Каждый переживает за экипаж Коржова. Мысли – одна мрачнее другой. Тревожат неизвестность и погода в районе реки Северный Уй. Никто не знает, что природа приготовила нам на этот раз.

Незаметно проходит час полета. Вот уже показался берег моря и верховья рек Этанджа и Северный Уй. Они берут начало с одного высокого плоского мыса глубокими параллельными оврагами и бегут на север в двух километрах друг от друга, перпендикулярно Охотскому морю. Пробежав рядом километров пять, словно поссорившиеся подруги, резко меняют направление русел. Северный Уй сворачивает влево и несет свои воды в море Лаптевых, а Этанджа – полукольцом вправо, убегая назад, в Охотское море. Удивительны и начало, и конец. Для нас же они являются беспримерным ориентиром в невообразимом хаосе высоченных вершин, отрогов, кряжей, неимоверно похожих друг на друга. Осмотр начинаем с большой наледи с высоты 3000 метров. Вызываем аэропорт Нелькан по УКВ и выясняем, что им ничего не известно о пропавшем самолете. Это хорошо, значит мы на верном пути. Экипаж где-то здесь. На большой наледи ничего нет, на Черном озере тоже пусто.

– Неужели на мари? – делюсь мыслями с Анатолием.

– Да он хоть куда заберется, этот Коржов, – невозмутимо отвечает Анатолий.

Сквозь дымку слабо просматривается ровный след и что-то черное у кромки леса.

– Они! – радостно кричу я.

– Да нет, Петрович, это след сохатого, он сам стоит в лесу, – отвечает Анатолий.

– Вчера его здесь не было, откуда он мог притащиться сюда? – размышляю я.

Конечно, когда хочется найти самолет, можно принять все, что угодно, за искомый объект, это известно каждому. Все же слишком ровный и прямой след, не может быть, чтобы это был сохатый. Убираем газ и пикируем вниз сквозь плотные слои дымки. Ветер, как с цепи сорвался, треплет самолет, выворачивает руки. Да и самолет наш, кажется, висит на месте. Но вот слои дымки пробиты, и с высоты 600 метров отчетливо видим самолет, и копающийся под ним экипаж. Тут же передаем в Охотск, чтоб успокоить всех. Сами в вираже продолжаем осматривать место происшествия.

Самолет веревкой привязан к толстому дереву, черные комочки у хвостовой части самолета. Все ясно! Наша эпопея повторилась. Подходим ближе, теперь и они нас заметили: забегали, машут руками. Кто-то бросился в кабину самолета. Охрипшим голосом Коржов кричит по УКВ, украшая речь самыми доходчивыми словами:

– Уходите отсюда немедленно, чтоб вашего духа не было, сами выпутаемся, тут место такое, только на бульдозере летать можно!

– Что случилось? – спрашиваю.

– Глубокий снег, метра полтора, под снегом кочка с метр и кустарник. Лыжонок на пробеге уперся в кочку, стал вертикально, проломил фюзеляж, и в таком положении заклинил намертво. Самолет хвостовой частью оказался как ломом к земле прибит, – объяснил Николай Григорьевич. – Вот уж полдня рубим фюзеляж, думаем вырубить лыжонок, но топор, как мяч отскакивает от фюзеляжа. Тут мороз -52 градуса и ветер метров 18 в секунду. Не вздумайте садиться, а то еще хуже будет. Мы как-нибудь сами…

Последние слова были произнесены горестно и еле слышно. Мы выполнили вираж в узкой горловине долины на малой высоте и ушли по распадку далеко в сторону моря, может потому и слышимость уменьшилась. Доложили в Охотске, что самолет нашли и будем садиться где-то поблизости для оказания помощи.

– До вылета, – бодро ответил диспетчер.

– Что будем делать? – спрашиваю экипаж. Ведь за самоуправство отвечать придется всем вместе.

– Конечно, надо садиться, – в один голос отвечают оба Гришко.

– Молодцы, ребята, – хвалю их про себя, – настоящие мужики.

– Может на реке где примостимся? – предлагает Анатолий.

– А если под лед рухнем? – спрашивает Володя, – вон сколько промоин! Тогда нас Самсонов повесит!

Самсонов Анатолий Сергеевич – командир отряда и бояться его надо. Взгреет он нас за всю самостоятельность, это точно.

Да, положеньице! Надо осмотреть досконально местность в радиусе 2-3 километра, от самолета Коржова, дальше не дойдем, замерзнем!

Снова выныриваем из ущелья и проносимся над самолетом: подходящего ничего нет. Везде разломы, бугры льда, промоины, коряги, высоченные ели. Принимаем решение садиться в следы Коржова. Анатолий выпускает закрылки и медленно крадется к началу следов. Сейчас он держит ответственный экзамен. Это его первый самостоятельный подбор площадки. Я молчу, не мешаю, да и необходимости нет. Толя ювелирно усаживает самолет в следы, и почти, на месте останавливается. Ветер строго в нос. Самолет раскачивается, как бы танцует от радости. Гора свалилась с плеч.

– Толя, держи самолет на газу, а мы на помощь к Коржову, – напутствую друга и командира. Открываю дверь, ветер с силой хлопает так, что сбивает с ног. Прыгаю в снег и по самую грудь тону в нем. Ну чем не пух! Разгребаю руками песок и плыву, в нем, по-другому и не скажешь, огибая левое крыло самолета, в сторону следов. За мной плывет вся группа. Выбираемся на лыжню и уже быстрее спешим к Коржову, Коля бросается в объятия.

– Ну, черти, ну молодцы, и как вы додумались нас найти? – радуется Коржов. На глазах слезы, то ли от радости, то ли от мороза. Рядом стояли почерневшие Геннадий Майков и Валерий Муратов, отрешенно прислонившись к фюзеляжу. Левый борт раскурочен, но до вырубки лыжонка далеко. Решаем поднять хвост самолета и выбить лыжонок. Под вой ветра вдевятером хватанули самолет вверх и… О чудо! Лыжонок вместе с хвостовой установкой вываливается и падает в снег.

– Что значит сила! – восхищается Коржов.

– Оттираем руки и щеки, – командует Петр Пинчук.

Бросаемся в тесный кружок и оттираем руки и щеки, а чуть согревшись решаем: как же развернуть самолет? Ведь он стоит в пяти метрах от деревьев. Пилить не долго, но опасно, дерево может ветром бросить на крыло.

– И зачем ты сюда заехал? – спрашиваю Коржова.

– Хотел вырваться, применял все законы физики, которые учил в школе, но ветер и рыхлый снег не дали выполнить задуманное и, получилось, что навредил себе еще больше, –

смеется Коржов.

– Все веревки па левую плоскость, будем крутить влево, – командую бригаде.

– Давайте! – крикнул Коржов на ходу и нырнул в кабину. Он быстро запустил двигатель, а мы как клещи уцепились за веревки и кронштейны, готовые удержать самолет. Взревел двигатель и вся бригада утонула в вихре снега, летящего из-под винта. Протащив нас метров десять, самолет начал уверенно разворачиваться влево. Стараясь перекричать рев двигателя, командую:

– Бросай крыло, ложись!

Через несколько секунд встаю, отряхиваюсь, протираю от снега глаза и ищу самолет. Он мчится по большому кругу поляны, снег летит огромными фонтанами через верхние плоскости. О, ужас! Слева кто-то торпедой ныряет под снегом на веревке.

Почему Коржов не останавливается? Неужели решил взлетать? Меня обдает жаром. Это тюрьма. Убьем человека, если уже не убили, о кочку или какой-нибудь пень. Подсказать не можем, а Коржову не видно, что творится сзади. Мы замерли и ждем развязки. Самолет развернулся и несется на нас. Человека теперь не видно, а мы так облеплены снегом, что друг друга не узнаем и не знаем кто «вздумал» прокатиться на веревке. Жив ли он? То, что приближалось к нам, самолетом назвать было трудно. Блестел лишь диск винта, а все остальное было скрыто в огромном бушующем облаке снега. Все это походило на какое-то страшилище, все вздымающее и разносящее на своем пути. «Да он же нас порубит!» – мелькнуло в голове. Самолет лихо развернулся и остановился рядом с нами. Из форточки появилась счастливая физиономия Коржова. Он показывал большой палец.

– И зачем Антонов лыжонок придумал? Он без него как истребитель с ускорителем, сам в воздух рвется.

– Там же человек на веревке! – зло бросил я ему.

– Да ты что? – испуганная гримаса Григорьевича исчезла в кабине, и в одно мгновение, громыхая унтами, он выскочил к нам. Мы пробирались к противоположному крылу, где под снегом копошилось что-то непонятное. Хватаем снежного человека и втискиваем в фюзеляж. Быстро сбрасываем одежду с дрожащего работника экспедиции. Снег проник через всю одежду до носков, раздув все до полного объема. Надо было все вытряхнуть, протереть тело спиртом и налить в рот граммов пятьдесят без всякой закуски.

– Никогда я еще так не катался, – заикался Пинчук.

– Прости меня, старого дурака, – оправдывался Коржов.

Оказалось, что когда все упали в снег, кем-то брошенная

веревка захлестнула туловище начальника партии и он, на спине помчался за самолетом, цепляясь руками за кусты под снегом, где больше всего попадался шиповник:

– Черт бы его побрал, – ругался Петр.

Мы были рады, что все так удачно закончилось и можно было улетать. Спасатели остались в самолете Коржова, а мы с Володей побрели, а вернее поплыли в снегу к своему самолету, и, когда поравнялись с крылом, сползли в глубокую яму, с чистой высокой травой, багульником и голубикой, усыпанной крупной мерзлой ягодой. Забыв обо всем, пригоршнями отправляем ягоду в рот. Ягода примерзает к языку, но быстро тает превращаясь в кисло-сладкий сок.

Над головами проносится самолет Коржова. В чем дело? И только тут доходит до нашего сознания, почему мы стоим в траве. От взгляда на свой самолет становится жарко и ягода застревает в горле. Самолет стоит на пьедестале и нижний обрез двери мне как раз до подбородка. Как же в него забираться в меховой одежде и как взлетать. Коржов раньше нас увидел с воздуха эту картину и кружится над нами, волнуясь за нас. Анатолий в замерзшее стекло ничего не видит и не подозревает, какая опасность нас подстерегла. Пока он газовал, снег полностью был выдут и самолет оказался на ходулях. Осторожно тяну подножку, самолет стоит устойчиво, значит трамплины под лыжами достаточно прочные. Осторожно забираемся внутрь, проходим строго по центру, объясняем Анатолию ситуацию. От его беспечности не остается и следа. Передаем Коржову, что будем пробовать взлетать, иначе порыв ветра свалит самолет на то или другое крыло с плачевными для нас последствиями. Выпускаем закрылки на 45˚ и ждем самого сильного порыва ветра. Надо с трамплина перепрыгнуть через метровую яму с травой на продолжение следа. Засыпать пустоту нет возможности: снег сыпучий как сахар, вязкости никакой. Коржов подсказывает, что действия должны быть решительными и энергичными. Ждем минуту, другую, и – вот он, порыв. Самолет загудел, захлопали предкрылки. Ветер вот-вот сорвет его с места. Резко даем газ и отпускаем тормоза. Штурвал полностью взят на себя. Сердце колотится. В мозгах одна мысль: «Ну, дорогой, не подведи!» Самолет, сорвавшись с места, летит метров 15, проседает, мягко касаясь кончиками основных лыж о снег и тут же уверенно, опершись крыльями в тугие потоки ветра, взмывает в голубую высь, сотрясая ревом двигателя морозные ущелья. В душе буря радости. За нами тянутся длинные серые шлейфы инверсии.

– Молодцы! – кричит нам Коржов. – Ваш и свой вылеты мы передали Охотску.

– Спасибо, до встречи в Охотске!

Самолет Коржова растворился и исчез в сизой дымке. Мы решаем довести дело до конца.

В безопасности Черного озера теперь была полная уверенность. То, что мы принимали за пар, было пургой. Наледь, названная нами Черным озером за ее цвет, располагалась в наименьшем сужении горного массива реки Северный Уй и являла собой настоящую аэродинамическую трубу. Над материком свирепствовали морозы ниже 50°, в то время как море было незамерзшим и хранило в себе массу тепла. Тяжелый морозный воздух прорывался меж гор к морю с огромной скоростью, сокрушая все на своем пути.

На нас давило чувство невыполненного долга. Заказчики ждали работы, а мы пока несли одни неприятности. С этим надо было кончать. Делаем круг над озером и заходим на посадку. Лед ровный и чистый, как зеркало. Наледь по размерам километра два и метров двести в ширину. Решаем на скорости ударить основными лыжами о лед и тут же отскочить. Если не будет пролома льда произвести посадку. Подводим самолет к точке выравнивания и четко видим массу трещин во льду, глубиной не меньше метра. Облегченно вздыхаем и смело скользим по льду, создавая лыжами адский раскатистый грохот. Тормозим, выпрыгиваем на лед. Какое блаженство! После стольких волнений ходить там, где никто не ходил! Это победа, хоть маленькая, но приятная.

Оцениваем надежность поверхности и спешим разметить площадку. Ветер поутих. Солнце скрылось за сопками. Восточные склоны гор, уходящие в поднебесье, серебрились в розовом свете. Анатолий с топором в руках штурмовал ближайший склон сопки. Добравшись до первого дерева, он обхватил его ствол и тут же закувыркался в лавине снега вместе с деревом вниз по крутому склону. Мы с Володей удивленно наблюдали за пируэтами Анатолия. Он, чертыхаясь, вытряхивал снег из под ворота, тащил обломки дерева к самолету.

– Хоть тут повезло, рубить не надо, – заметил Володя.

– Чуть шею не сломал, а ты «повезло»! – обиделся Анатолий.

– И как только стояла эта трухлявая соснища, надо ж было выбрать именно ее.

– Молодец, хорошо выбрал, и дров много и дело быстро сделано, – похвалил я его.

Быстро выложили посадочный знак «Т», концевые ограничители, сделали замеры всех параметров, необходимых для составления инструкции, с заходом солнца произвели взлет. Используя более часа сумерек в этих широтах и положенного часа

после наступления темноты, мы прибыли в Охотск. Праздничным сиянием огней ВПП встретил нас Охотск.

– Ну что, все-таки сели на Черном озере, – спросил нас Коржов.

– Да, Григорьевич, аэродром на славу. Сейчас буду писать инструкцию, – ответил я.

– Пиши быстрее, а то утренним рейсом нам с тобой лететь к командиру отряда в Николаевск на «ковер». Инженер Борис Ижко сообщил о наших поломках и вот РД.

– Дело сделано – можно и на «ковер», – спокойно ответил Коржову.

На следующий день, под монотонный гул двигателей АН-24 перебросил нас через купол Охотского моря в Николаевск-на-Амуре. В кабинете командира отряда было непривычно для нас тепло и тихо. Анатолий Сергеевич пожал нам руки, и, довольно хохоча, оглядывал нас словно динозавров. В меховой одежде, с почерневшими от мороза лицами и виноватыми ухмылками, мы, как нашкодившие первоклашки, разглядывали свои унты, будто сто лет их не видели.

– Что, курепчики, наломали дров? – начал «из-за угла» Самсонов. – Этот молодой арап, у него еще ума нет, – показывал на меня Самсонов. – А ты, старый, седой пень, куда лез? – обращался он к Коржову.

– Так вы же сами приказали подобрать площадки, вот мы и подбирали.

– А если бы вы там померзли? – наступал командир. – Поотрывали лыжи и летаете без них в таких местах!

– Да оторвали всего по одному, Ижко от безделья только жалобы пишет, пусть хоть поработает, – оправдывался Коржов.

– Он поработает, а вам объявляю по выговору, можете идти в ресторан обмыть.

– Приглашаем вас за компанию! – вставил я.

– Нет уж, кто заработал, тот и отмечает, – рассмеялся Самсонов.

На том и порешили. А на месте Черного озера вырос потом добротный поселок, где с удовольствием, работали вертолетчики.

В ЗЛОВЕЩЕМ ПОЕДИНКЕ

Стояли ясные морозные дни. В свои права вступала суровая дальневосточная зима. Небо потеряло летнюю лазурную окраску. Поблекло, посерело. Белые прожилки высокослоистых облаков ровными нитями протянулись с севера на юг, со стороны Якутска к Охотскому морю. Лишь над Джугджурским хребтом вздымались в невероятных конфигурациях облачные смерчи. Наш самолет плыл среди всего этого гудящего, стремительно уносящегося ввысь облачного хаоса.

Сам перевал укрывался серой массой слоистой облачности, и лишь командные высоты вспарывали облачность строгими гранями заснеженных пик, искрящихся на солнце холодом снежинок. Далеко впереди просматривались белые барашки волн Охотского моря.

До пункта посадки бухты Аян оставались десятки минут полета, но сердце чувствовало тревогу. Судя по беспорядочно разбросанным но вертикали лепесткам облаков, болтанки нам не избежать. В эфире царила полная тишина. Лишь время от времени откуда-то из далеких гор доносился слабый голос командира АЭ Кузнецова, отважившегося с Виктором Зубаревым подбирать площадки для Удской экспедиции. Надо же было дать работу своим экипажам.

У нас на борту находилось двенадцать пассажиров, замерзших, съежившихся среди медицинского оборудования для внутривенных инъекций, да металлических коробок для кинолент и другого почтового скарба. Полет проходил на эшелоне 3000 метров, на целую тысячу метров удалившись от вершин, хотя наставление по производству полетов предусматривало всего лишь шестьсот метров в подобной ситуации. Наша предусмотрительность оказалась не лишней.

Упругий воздушный поток нехотя начал корежить самолет с нарастающим шумом и свистом, как бы испытывая его на прочность, и внезапно, резким скользящим ударом, с крыла на крыло бросил вниз. Взлетная мощность двигателя падения не уменьшила. «Аннушка», словно подбитая птица, обреченно валилась на крышу облаков.

В фюзеляже творилось что-то невообразимое. Грохот летающих по фюзеляжу кинобанок смешался с криком пассажиров. Тамара Лаптева в обнимку со штативом плавала под потолком. Начальник ГСМ Генри Григорьев с трактористом Иваном Дергилевым из положения лежа ловили как могли кинобанки, спасая женщин от травм. Почти все металлические

кресла сложились, от чего пассажиры вынужденно приняли умопомрачительные позы. Привязные ремни у некоторых оказались аж на шее. Завскладом Тураев валенками на длинных ногах удерживал плечи противолежащей пассажирки. Один взгляд запечатлел уникальную картину невесомости. «Молодцы пассажиры, держатся героически», – подумал я. Во всяком случае к 15 шпангоуту не сместятся, а значит – не нарушат предельно допустимой центровки. В нашей ситуации фактор жизненно необходимый.

аналогичной ситуации у командира самолета Ефима Дементьева второй пилот Наиль Агишев не пристегнул привязные ремни, то же самое сделала и единственная молодая пассажирка. От удара воздушного потока Наиля выбросило из пилотской кабины в фюзеляж. В паре с девушкой Наиль пролетел через весь фюзеляж и грохнулся к двери 15-го шпангоута, украсив себя синяками и шишками. Ефим, с присущим ему юмором, серьезно спросил Наиля:

– Зачем ты так крепко обнимал незнакомую девушку?

Второй пилот ответил не менее серьезно:

– Боялся вылетит из самолета, а потом доказывай прокурору, что не мы выбросили пассажирку над перевалом.

А ведь могло такое случиться, откройся грузовая дверь от удара. Как бы то ни было, а случай получил огласку, подтвердив аксиому, что перед природой все равны и рангов она не признает. Мы с Анатолием Панаевым болтались в полувзвешенном состоянии, ударяясь головой о что попало, благо шапки были на головах.

Двигатель ревел на полную мощь, но, как мне казалось, самолет падал хвостом вниз с каждой секундой приближаясь к вязким путам мрачной облачности. И вот они, облака. В кабине наступила темнота.

– Погибаем! – закричал Панаев.

– Не шуми, Толя, пассажиров напугаешь, – как можно спокойнее говорю второму пилоту по СПУ. – Лучше крепче держи сектор газа.

Анатолий только прибыл к нам после окончания Краснокутского летного училища и это были первые его полеты. Немудрено было растеряться в такой обстановке, не имея никакого опыта.

До вершины горы 1721 метр оставалось 200 метров по вертикали и шанс на выживание у нас имелся, хотя все опытные летчики знали, что значение всех высот превышало истинные показания на 300-400 метров. Резкой дачей «ноги» продолжаю искать встречные восходящие потоки, но… увы, их пока нет. Рули

абсолютно не эффективны. «Если самолет так стремительно падает, именно падает, по-другому и не скажешь, значит нас засасывает в какое-то ущелье, – размышляю я. – Поток должен отразиться от какой-либо встречной скалы, в этом наше спасение». Высота 1700, 1650. В облаках не видно ни зги. Передаю Кузнецову:

– Над перевалом сильная болтанка, возвращаюсь в Нелькан.

Почему передаю Кузнецову? Потому, что больше нет бортов и нас никто не слышит. Передал на всякий случай, чтоб потом не гадали что с нами случилось и где нас искать. Теперь-то горы выше нас, а может в метре от нас, кто знает! Стрелка/высотомера прыгает как шальная. Природа словно ждала нашего грамотного решения на возврат, и, дождавшись, смилостивилась над нами. В ушах еще потрескивали барабанные перепонки, но снижение прекратилось. Скорость быстро выросла до нормальной. Ожидаемого ответного броска вверх нет, значит самолет находится в каком-то затененном каменном колодце. Каким образом выбираться из него? Набирать ли высоту по прямой, или левым разворотом. Как угадать выбранное направление в кромешной темноте с символом «жизнь»? Плавно ввожу самолет в левый, вираж. По всем законам командир должен первым принимать удар и при появлении восходящего потока выпускаю закрылки на 30%, легко взмывая аж на 50 метров. Нутром чувствую, что лезем на вершину какой-то скалы, ожидая каждую секунду скрежета металла о камни скалы со всеми вытекающими последствиями.

Мыслю без всяких прикрас: «Если сразу погибнем то хорошо, но если зависнем израненные на вершине и будем медленно замерзать, будет гораздо хуже». В минуты максимальной опасности каждый, наверное, вслух или мысленно вспоминает Бога и просит смилостивиться хотя бы в последний раз. Видимо, и мы, и пассажиры делали то же самое в тот роковой момент.

Высота 1800-1900. Над фонарем кабины забрезжил рассвет – это победа. Пассажиры, переговариваясь, приводили себя в порядок, как вдруг последовал резкий удар, будто колуном по заднему месту. Самолет мигом выпрыгнул из облаков устремившись ввысь. Стрелка вариометра сделала полный оборот и еще четверть. Скороподъемность реактивного лайнера. Да, чего только не умеет выделывать наш милый «Антон»!

Чувство радости охватило нас от сознания, что находимся на гребне огромной волны и это чувство стократно увеличилось от только что пережитого потрясения. Мысль работала в одном порыве: как можно быстрее и выше уйти от коварных вершин перевала, подспудно осознавая и зыбкость волны, и возможное

вторичное падение с вероятностью худших последствий. Даю команду Анатолию убрать закрылки и установить номинальный режим работы двигателя. Самолет невзирая ни на что, словно истребитель выброшенный из катапульты, мчался вверх, оставляя горы далеко внизу.

Высота 3000, 4000, 5000… Это уж слишком! Такого, пожалуй, ни с кем не бывало. Пассажиры сникли. Чувствовалось кислородное голодание. Стрелка вариометра раскручивалась до второго нуля. Высотомер показывал 5020 метров. Впереди в седой дымке просматривались домики поселка Нелькан. Мы тут же приступили к снижению.

Вечером в пилотскую позвонил Анатолий Кузнецов и после моего доклада о побитии рекорда высоты без кислорода с пассажирами на борту, посоветовал барограмму показать лично флагштурману Позднякову, чтоб не принял за шутку рисунок пирамиды Хеопса.

Словно в знак обиды за неверие в свои силы, ветер ночью в Аяне вырвал узлы крепления из крыльев планера самолета № 09266 Кузнецова и ударил его о рядом стоящий, разломав оба.

Ветровые трюки не были для нас в диковинку. Несколькими годами раньше в поселке Алдома у командира ОАО Алифиренко только что полученный во Львове самолет также ночью сорвало со швартов и унесло к лесу пригвоздив крыльями к пням.

В той же Алдоме у Николая Кузьменко при разгрузке кирпича самолет с земли неожиданно подбросило в воздух. Второй пилот Алексей Ежов в тот момент находился на земле, а командир и борттехник в самолете. На улице тихо, тепло, аж в самолет неохота заходить при такой погоде. Стоит себе самолет, не чувствуя подвоха. Экипаж расслаблен осенним маревом, а горы и море того и ждут, чтобы проверить на прочность непрошенных гостей. Вихрь так рьяно подбросил самолет, что никто ничего не понял. Ежов прыгнул в вертикально поднимающийся самолет, но, ввиду небольшого роста, застрял в дверном проеме. Высота была метров десять. Кузьменко успел запустить двигатель и вывести обороты на взлетную мощность, не ведая о том, что его второй пилот болтается за бортом, удерживаясь грудью и руками за порог двери, В такие мгновения действия опережают мысль. Копанов одним прыжком достиг Алексея, схватил его за ворот и потащил внутрь. Куртка чехлом слезала со спины Алексея, который из последних сил удерживался за пол фюзеляжа. Саша понял, что не втаскивает Алексея, а раздевает, и применил другой способ: тело пилота зажал пассажирской дверью и удерживал его в таком положении до тех пор, пока командир не описал круг и не посадил самолет. Теперь уже, не выключая двигателя и не

покидая самолет, выбросили оставшиеся кирпичи и улетели подальше от дьявольского места.

В этом случае все обошлось без жертв и повреждений техники. Кузнецову же пришлось три с половиной часа лететь до базы на поврежденном самолете, где самолет долго простаивал в ожидании срока ремонта. Перегнать самолет в ремонт уговорили меня. Перегнал и сдал в ремонт честь по чести, только принять из ремонта не удалось. Перед первомайскими праздниками у инженера ЛИС Юдинцева настроение было приподнятое, но не долго. Стоило нашему начальнику АТБ хитрющему Ивану Чмуту ковырнуть краску, как обнажились аянские трещины на крыльях и фюзеляже вышедшей из заводского ремонта машины. Юдинцев схватился за голову:

– Варвары, обманули! Все премиальные коту под хвост! – ругал нас начальник ЛИС.

– Ничего не знаю, вы самолет тащили, вы и разломали, – невозмутимо парировал Иван Дмитриевич.

Самолет снова расстыковали и повезли по улицам Хабаровска на завод доделывать. На наше счастье в управление прибыли представители Благовещенского ОАО и попросили уступить им самолет химварианта (в нашем отряде химработы не производились). Взамен предлагали получить во Львове новый самолет пассажирского варианта. Пошли в аэропорт давать радиограмму, но случайно встретили своего командира ОАО Анатолия Самсонова.

– Сбагрите его как можно быстрее, – поддержал нас командир.

Сделка состоялась, и вскоре я улетел во Львов. Летом у проданного нами самолета в аэропорту Шимановск при посадке отвалились шасси. Точную причину события я не знаю, но думаю Аянские трещины сыграли не последнюю роль. Только Бог-то шельму метит. Через год и наш новый самолет утонул в аэропорту Аян. Бумеранг возвратился к берегам Охотского моря. В День Гражданского Воздушного Флота – 9-го февраля, ночью вырвало всю Аянскую бухту с полутораметровой толщиной льда и унесло в море три самолета и все имущество аэропорта. В Николаевске бушевала сильнейшая пурга и даже «Советская Россия» опубликовала статью: «Город под снегом», в Аяне преобладала ясная погода. Циклон над Татарским проливом был настолько велик, что ветром отсосало льды от берега Охотского моря на удаление четырехсот километров.

Утром экипажи проснулись от рева волн и ударов воды о стекла пилотской. Пилоты глазам своим не поверили: где вчера простирался белый ровный лед, бушевало крошево. Все, что было

в бухте, утонуло или дрейфовало на обломках льда далеко на горизонте. Тут невольно вспомнишь рифмы из сказки: «Ветер, ветер, ты могуч!» Первым о ЧП сообщили начальнику ДВУ ГА Николаю Лаптеву.

– Как тонут? – не понял спросонья Лаптев доклад диспетчера Приходько.

– Просто тонут в море, – отвечал Анатолий. Тут по другому телефону начальник аэропорта Николай Кабалин сообщил, что уже утонули.

– Утонули, – продолжал доклад Приходько.

– Как утонули? Вы что там, перепились в честь праздника? – возмущался Николай Ефремович.

– Как, как – нырь и нету, а мы трезвые, – закончил доклад Приходько.

Лаптев бросил трубку. Все лето волны прилива выбрасывали японские резиновые сапоги и другой груз, находящийся в самолетах, на берег Аянской бухты.

– Осторожность – лучшая часть мужества, – изрек знаменитый летчик Антуан де Сент-Экзюпери. Многие это знали, да не все придерживались золотого правила. Одни оставались победителями, другие, к сожалению, побежденными. Коварный Джугджур регулярно брал с нас свою черную дань. На том самом Черном озере, где мы с Коржовым оторвали хвостовые лыжонки и получили по выговору, разыгралась настоящая трагедия. Приперли нас, командиров, молодые пилоты, что называется к стенке – мы оперились, летаем не хуже стариков. Дайте нам налет! «Что делать? – думали мы с командиром АЭ Виктором Изотовым. – Может и вправду мы чрезмерно опекаем молодежь». Посоветовались со старым другом, ставшим командиром летного отряда, Анатолием Кузнецовым.

– Вы своих людей лучше знаете, вы и решайте, но если потеряете экипаж, головы с вас сниму, – заявил нам Анатолий.

Собрали мы молодежь и провели совет. Больше всех возмущался молодой командир Анатолий Ананьев:

– Мы все можем не хуже вас – и баста.

Потели мы с Изотовым, за сердце хватались и решили: даем подбор молодежи и пусть резвятся. Со всем звеном молодых командиров прилетаю в Охотск. Провожу на ледовые площадки не раз и не два. Перекрываем каждый рейс опытными асами, вдруг понадобится помощь! Анализируем каждый полет, в общем работаем с полной отдачей сил. Погода в горах сильно изменчива: то ясно, то через минуту ветер нагонит такую муру, что хоть глаз выбей, ничего не видно, потому приказываю снижение производить только над площадкой схемой «колодец».

Экипажи освоились в новых условиях, налетали часов по пятьдесят. Все идет нормально. И вдруг, уж это «вдруг»! Гром среди ясного неба: пропал экипаж Николая Землякова. Спрашиваю первый прилетевший с Северного Уя экипаж Анатолия Шишацкого:

– Что там случилось?

Анатолий сам не в себе. Таким растерянным я его никогда не видел. Вчера же мы с ним ездили в поселок Охотск к председателю рыбкоопа Алексею Рудкову и выбрали подарки для женщин всего звена, потом пешком брели по тундре: не дождавшись ни одной попутной машины, и пришли в аэропорт затемно. В пути переговорили о многом и вдруг такая перемена.

– Там творилось что-то ужасное, – тараща на меня свои голубые глаза отвечал Анатолий. – Мы чудом остались живы, – добавил северный ас.

Загружаемся горючим и тут же вылетаем на поиск.

Вслед за Земляковым вылетал Анатолий Ананьев, третьим был Шишацкий, четвертым – Коржов. Ананьев слышал, как в районе подхода по УКВ звал его Земляков. Анатолий отвечал ему, но Николай не слышал – видимо, был на малой высоте или затенен сопкой. Напрашивался вывод, что с экипажем Землякова случилось что-то именно в районе подхода. Но что? Неужели перепутал двухкилометровую, совершенно белую от снега, скалу с горизонтальной плоскостью наледи и преждевременно снизился, а дикий, ураганной силы, ветер свершил свое черное дело.

Мы всматривались в каждую скалу, надеясь найти хоть какой-то след пропавшего экипажа. До темноты, испытывая жуткую болтанку, куролесили мы в горах и ни с чем возвратились в Охотск, где лас уже поджидали представители КГБ и прокуратуры, внимательно изучающие записи вчерашнего разбора, проводимого мной.

– Могли они улететь в Японию? – спросил меня майор КГБ.

– Запросто, – отвечаю. – При вашем контроле и в Бразилию можно улететь, если захотеть. На малой высоте ПВО никого не видит и не слышит. Надежда одна – на себя. Только нашим ребятам делать нечего ни в Японии, ни в другой стране. Земляков – прекрасный человек, Володя Стешков – сын уважаемых в аэропорту работников, собирался жениться на русской девушке, про японку ничего никому не говорил.

– Что и горючего хватит до Японии? – допытывался кэгэбэшник.

– Полной заправки им до Южно-Сахалинска хватит при попутном ветре, да на борту тонна двести! Переливай в баки на

любой льдине и дуй до Хоккайдо! – был мой ответ, а что ему еще говорить в такой ситуации?

Видимо, мои выкладки усилили воображаемую подозрительность майора.

– Надо все перепроверить, – сухо распрощался с нами майор и удалился.

От командира ОАО Владимира Пилипенко узнали, что начальником поисковой службы назначен заслуженный пилот СССР Евгений Беляев. Меня радовало такое назначение. Евгений не какой-то сухарь, а широкой души человек. С ним можно лететь на край света.

На следующий день Евгений Михайлович провел совещание и приступили мы к широкомасштабным поискам, разбив всю местность на квадраты. Работа была изнурительной. Зрение настолько уставало в полной белизне, что всюду мерещились самолеты. Спрашивали местных жителей и проверяли все мало-мальски вызывающие доверие версии. Круг поиска расширился аж до Учура.

Жители поселка Джигда утверждали, что седьмого марта, во второй половине дня над ними пролетал самолет желтого цвета. В голове не укладывалось: неужели Земляков мог так глупо блуданути? Уточняем: где был свидетель, когда вышел из бани, сопоставляем показания с жителями других поселков, пастухов оленеводческих стад, охотников, вычисляем курс и время. Что-то сходится, что-то нет, но проверять-то надо. И что вы думаете? Находим. И где? На сопке 900 метров, в Угояне временном аэродроме артели «Восток» на удалении 600 километров от Охотска. Желтый самолет оказался командира самолета Хабаровского предприятия Анатолия Колоскова с начальником экспедиции Синицким. Сидели они целую неделю без связи и без горючего, согревая и поедая экспедиционную картошку. Слили мы ему 200 литров бензина, но и после нашей щедрости Толя не признался, что блуждал в этом районе, но других-то самолетов не было! Не мог же самолет из Америка прилететь! Чувствовало мое сердце, что Толя темнит. Показания жителей Джигды посчитали правдивыми и поставили на них крест.

Нашли мы с Евгением и вертолет МИ-4, позже выяснилось, что потерпел на нем аварию Борис Герасименко – пилот Хабаровского авиаотряда. Вертолет утонул в болоте, но много лет спустя грунтовые воды, под воздействием мороза, выбросили вертолет на поверхность и стоял он будто только что приземлившись с облупившейся зеленой краской.

Находили все, что попало, только не то, что искали. Измотались вконец. Летали с темна и до темна, не соблюдая

никаких саннорм. Толком поесть было некогда. Иногда собирались самолеты и вертолеты на какой-нибудь наледи попить чайку из термосов, обсудить положение дел на жгучем ветру и морозе, и снова разлетались по своим квадратам. Лица у всех осунулись, потемнели. Думаю подкормить всех олениной. А как привезти мясо? Друзей в тайге много и друзья якуты всегда выручат, но на борту все-таки замначальника управления. Не хотелось бы показывать ему свои «дикие» аэродромы, где крылья в метре от деревьев проходят. Рискую:

– Евгений Михайлович, надо спросить честных оленеводов одного стада, но площадка там неважнецкая, может сядем?

– Ты командир, ты и решай, небось оскомину на ней набил, а спрашиваешь, – укоризненно ответил Евгений, не отрываясь от бинокля.

Садимся. Останавливаемся у обрывистого крутого берега реки Налбандья, узкой и непомерно короткой наледи, рядом с добротным и – единственным домиком.

– Сейчас горячего мяса отведаем и попьем чайку, а может что нового узнаем, – приглашаю Евгения в дом. Заходим и видим: дом не топлен, у окна сидит молодой якут в кухлянке с книгой в руках. На полу, на голом боку лежит рядом с матрацем пожилой, знакомый мне пастух.

– Здравствуйте, – неуверенно здороваюсь. В ответ гробовое молчание. – Здравствуйте! – гаркаю со всей силой. Никаких эмоций. Осматриваю помещение – может какая западня! Беляев озадаченно смотрит на меня.

– Михалыч, одеваем его и тащим в самолет!

– Без санзадания, без врачей рискованно его везти, вдруг умрет, – возразил мне ЗНУ.

– И не увезем – все равно тут умрет, – отвечаю, поднимая пастуха. Молодой якут как читал, так и читает. По глубокому снегу волоком тащили больного до самолета. Кое-как загрузили, от нас валил пар. Вот так пообедали!

Собрались было вылетать, как примчались на нартах пастухи, поблагодарили за больного и выяснилось, что давно его надо было отправить в больницу, да аккумуляторы сели, рация не работала, а другой якут оказался просто глухонемым. Пастухи снабдили нас свежим мясом, которое наш техник Борис Хижий варил на рации Нелькана прямо в большом ведре.

В один из дней поступила команда всем самолетам и вертолетам приземлиться в одном месте. Из Завитой прибыли два самолета ТУ-16 производить съемку района поиска, а на следующий день мне позвонил КОО Пилипенко, сообщил, что высылает карту съемки, где в одном месте, на реке, видны следы

провала самолета под лед.

При изучении карты мне сразу стала ясна ошибочность предположения. Это место на реке Большой Комуй мне было хорошо знакомо. За следы самолета были приняты два дерева вмерзшие корневищами в лед, протянувшиеся вершинами по течению реки, напоминавшими начало следов самолета, а черные корневища провал. Экипажи самолетов ТУ-16 потрудились хорошо: снимки получились ясными, четкими. Поисковики стояли на наледи, словно кучка малюсеньких паучков и мушек. Жаль, что съемка не принесла желаемых результатов.

Пилипенко прилетел сам и предложил раскопать все снежные обвалы в радиусе подхода к площадке Северный Уй, вдруг ребята лежат под снегом и ждут помощи. Вертолетчики Колодницкий и Уманский высаживали нас на вершины гор и мы, вдвоем с Пилипенко, спускались к огромным снежным валунам проделывать лопатой туннели до самой земли.

В один из солнечных тихих дней незаметно налетел шквальный ветер и на высоте 1600 метров разыгралась настоящая пурга. За крутизной сопки вертолета не было видно и мы, что называется, прилипли к боку скалы, рискуя в любую секунду сорваться в пропасть. В двух шагах ничего не было видно. Минут сорок мы с Ильичом выбирались на вершину сопки к вертолету, изрядно обморозив руки и лица. Раскопав с десяток обвалов убедились, что и там самолета нет. Но где же он? Месяц напряженных поисков не дал никаких результатов. Поиск отложили до таяния снегов.

Только четвертого июня Анатолий Кузнецов с Вячеславом Мулиным на вертолете МИ-8 обнаружили остатки самолета по отблеску стекла у подножия скалы 2000 метров, где мы и предполагали. Самолет полностью разрушился и сгорел. Вероятной причиной было или преждевременное снижение, или бросок мощного нисходящего потока, с которым экипаж справиться был не и состоянии.

Как выяснилось позже, именно в этом месте экипаж опытнейшего командира самолета Николая Коржова с кэгэбэшником на борту 9 марта 1975 года при ясной погоде чуть не сыграли в ящик. Самолет бросило вниз со снижением 10 метров в секунду. Все четыре бочки с бензином плавали в невесомости. Веревки с бочек соскочили на пол. Второй пилот Геннадий Вовченко выпрыгнул в фюзеляж и одел веревки на бочки, иначе они улетели бы в хвост и лежать бы Коржову рядом с Земляковым.

Снижение продолжалось до самой земли, последовал резкий удар и понесло самолет вверх, носом книзу. Закрыли полностью

створки капота и режим поддерживали, дабы не переохладить двигатель. Проскочили мимо горизонтального раструба ветрового конуса. Видно было, как вихрь мчался с большой скоростью с вершины сопки, закручивая снег вниз по почти вертикальной скале, а снизу, одновременно, навстречу верхнему потоку летел такой же силы снежный смерч. Посреди двухтысячеметровой скалы вихри встретились. Страшно было смотреть, как рвали и терзали друг друга эти смерчи, и, объединившись, слились в горизонтальный коловорот.

Не приведи Господь попадать в такие клещи! Разорвут самолет в щепки. Коржова самолет чудом проскочил мимо этого ада и очутился на высоте 4000 метров. Майор КГБ Охотска был живым свидетелем падения самолета с высоты 2700 метров почти до земли и последующего подъема на высоту, превышающую первоначальный эшелон аж на 1300 метров. Экипаж Коржова и наш экипаж пронесло каким-то чудом на волоске от смерти. Николай Земляков с Володей Стешковым поплатились жизнью.

Не повезло и нашему другу, настоящему асу севера, Эдуарду Прохоренко.

Вылетал он грузовым рейсом из Николаевска-на-Амуре в отдаленный поселок Нелькан 30 ноября и, с целью сокращения времени полета, решил следовать напрямую через Охотское море на эшелоне 2700 метров. Через три часа двадцать минут связь с самолетом прервалась.

Собрались в кабинете командира летного отряда Владимира Трутнева от командира звена и выше и стали думу думать: что могло случиться? Где искать пропавший самолет? Одни выдвигали версию, что самолет утонул в море, но большинство – искать надо в горах. Дождались рейсового АН-24 из Хабаровска, высадили пассажиров, расположились в мягких креслах и вылетели предполагаемым маршрутом Прохоренко: на остров Феклистова и далее на реку Немуй. Таким маршрутом летали наиболее отчаянные командиры. Командиром АН-24-го оказался бывший мой воспитанник Геннадий Майков. В свое время он тоже летал с нами по этим запрещенным трассам, а теперь ведет весь командный состав отряда, чтобы найти и его тоже друга. Осмотрели косы островов моря и, ничего не обнаружив, направились в горы.

Быстро смеркалось. Вершины гор закрывала пурга, и что-либо увидеть не представлялось возможным. В одном распадке нам с Володей Жерлицыным показалось что-то похожее на вспышку огонька, возможно выстрел ракеты. Но игра ярких звезд, отраженных льдом реки, вносила неуверенность в достоверность виденного. Проплутав три часа, так и вернулись ни с чем.

Трое суток искали самолет Прохоренко, и не нашли.

К всеобщей радости пилоты сами вышли к домику линейщиков и позвонили в отряд о том, что живы и здоровы. Прохоренко рассказал нам следующее:

– Мы летели на высоте 2700 метров. Внизу просматривалось нагромождение гор. Еще один рывок и Джугджур, коварный и злой демон летчиков малой авиации, будет преодолен. Внезапно самолет резко качнуло, бросило вниз. Мы его выровняли, вышли на курс. Через несколько минут вновь бросило. Невидимая сила мощного нисходящего потока навалилась на полотняные крылья, прижимая машину к земле. Поступательная скорость упала. Я даю двигателю взлетный режим. Самолет ревет, напрягая всю механическую мощь, но все напрасно. Силы природы оказались сильнее железных сил. Самолет беспомощно «сыпался» навстречу земле, окутанной белым покрывалом снежных вихрей. Создалась такая ситуация, когда человеку остается очень немногое. Почти не остается ничего, кроме надежды. Когда я увидел скалы, то определил, что самолет движется хвостом назад и, чтобы смягчить удар, выпустил закрылки, рванул штурвал на себя до упора и крикнул: «Держись, Петя!» Хотя сам понимал, что держаться-то не за что. Перед ударом во избежание пожара, я успел выключить зажигание. Немой пепел ничего не скажет тем, кто придет расследовать летное происшествие, а ведь нужно установить причину аварии, сделать выводы, научить других не повторять ошибок.

Когда самолет коснулся земли, я почувствовал удар в лицо, и на меня что-то навалилось. Я пошевелился, пытаясь вырваться из неведомых тисков. Не получилось. Хотел вздохнуть, но вместо воздуха рот заполнил снег. Я понял, что задохнусь, если не вырвусь из этого капкана сейчас, сию минуту. Собрав все силы, я рванулся вверх и выбился из-под снега, подняв заодно и Петра, который давил на меня своим телом. Увидев над головой кресло, я понял, что жив. Жив был и второй пилот. Я страшно обрадовался этому, и мы начали выбираться из кабины через боковую форточку. Вылезли. Ветер сбивал с ног, обжигал лицо, словно огнем, выл и свистел. Горел двигатель. Самолет мог взорваться. Мы начали борьбу с огнем: бросали комья снега, вырывая их, словно куски асфальта с мостовой, так плотно он был утрамбован шквальным ветром.

Когда пожар был погашен, мы обнаружили, что на наших головах нет шапок, нет шарфов и перчаток. Все осталось в кабине. Самолет лежал вверх лыжами на краю пропасти, покачиваясь и поскрипывая. Первым в кабину самолета полез второй пилот – он был тоньше меня. В куче снега отыскал шапки, перчатки, шарфы.

Помогая друг другу, мы принялись оттирать руки, лица, чтобы согреться и не обморозиться. Когда немного пришли в себя и убедились что самолет, продолжает устойчиво лежать на прежнем месте, в кабину полез я. Выбросив мягкие подушки сидений, снял чехлы с кресел разыскал портфель с документами, бортовой журнал, нашел и свой, видавший виды, портфель прихватил несколько палок копченой колбасы, которую везли в Нелькан. Велик был соблазн добраться до бортпайка за пятнадцатый шпангоут, но от неосторожного движения самолет мог рухнуть в пропасть. Дальше испытывать судьбу я поостерегся. Долго искал планшет, но он словно испарился.

Только теперь пришло время посмотреть на самих себя. У второго пилота заплыл левый глаз.

«Отлетался», – мелькнула мысль. Но тут в памяти всплыли примеры, когда летчики летали, и неплохо, видя только одним глазом. Знаменитый американский летчик Вилли Пост, посетивший Хабаровск в 1931 году, знаменитый летчик-испытатель Сергей Анохин. Это меня несколько успокоило, да и времени не было на раздумья подобного рода. Надвигалась ночь, надо было думать о спасении. О том, как спуститься вниз, где крутизна склона достигала семидесяти градусов, а у нас не было ни веревки, ни ледоруба. В ход пошел охотничий нож – мой постоянный спутник в полетах. Держась за первый вырубленный выступ ступеньки, я рубил следующую. Мы двигались ступенька за ступенькой, при ураганном ветре и тридцатишестиградусном морозе.

Спускаясь, мы шли навстречу жизни. Там был лес, а значит, и огонь. А с ними жизнь.

Когда крутизна уменьшилась, мы продолжали спуск сидя. Вначале полетели портфели. Было даже страшно смотреть, как стремительно они скользили. За портфеля ми покатились мы, притормаживая ногами. Ветер буйствовал и внизу, гнал поземку, и она, смешиваясь с косо падающим с небес снегом, больно била в лицо, пронизывала холодом насквозь. Подушки от сидений, засунутые под куртки на грудь и спину, как щиты прикрывали тело и согревали.

Темнело быстро. Целых пять часов было потрачено на спуск. Таял снег, набившийся в обувь, перчатки. Велика была радость когда мы добрались до первых деревьев. То был разлапистый стланик. Надо было быстрее разжечь костер. Выкопали яму в снегу ножом с подветренной стороны большого валуна. Наломали веток стланика. В моем портфеле хранились термитные спички и береста. Все годы, пока я летал на севере, они были там как НЗ, будто ждали своего часа, чтобы спасти хозяина. И вот родился и

заплясал трепетный огонек. Защищая пламя от бешеного ветра, я снял куртку, но это не помогло. Ураганный ветер и снег погасили костер. Пришлось стрелять в сушняк из ракетницы.

Возможно мы с Жерлицыным с самолета тогда увидели именно эту вспышку, да и по времени все совпадало. То, что АН-24 был над местом падения самолета это точно. Резонно, что Прохоренко нас и не видел, и не слышал.

– Мы двинулись в путь, – продолжал рассказывать Эдуард. – В движении было наше спасение. К середине ночи ветер немного поутих. Небо несколько прояснело. Мы увидели Полярную звезду. Внесли корректировку в свой маршрут и пошли в сторону Охотского моря. Мы знали, что вдоль берега идет линия связи и по ней можно выйти к поселку Немуй. Вскоре встретились первые карликовые деревья. Мы обрадовались им, как людям. Наткнулись на сухую корягу. Ярким пламенем вспыхнула береста, листы штурманского бортжурнала, щепа. Все выше и выше поднимались рыжие языки пламени.

– Теперь не пропадем, – сказал я второму пилоту, похлопывая его по плечу. – Огонь – это жизнь! И если к нему добавить еще чего-нибудь в желудок. Но аппетитная колбаса оказалась полностью но пригодной в пищу, сплошной бензин. Больше есть было нечего. Когда немного просушились, отогрелись, снова начали думать о еде. Вытряхнули портфели. Нашли два кусочка хлеба. Два драгоценных кусочка. Эх, бестолковый секретчик Федя, все перекопает в портфелях и вышвырнет последний кусочек сахара, последнюю конфетку. Ему то, что-не положено и все тут. А с голоду умирать положено? Наши карты в Америке в киосках продаются, а они все прячут, считают их сверхсекретными. Спасибо хоть зги кусочки не обнаружил.

Среди деревьев снег был мягким, его-то мы и разрыли. Добрались до брусники. Собрали листья, замерзшие ягоды. В крышке термоса растопили снег, вскипятили воду, заварили ее листьями брусники. Один из двух кусочков хлеба разделили поровну. Это был наш первый почти за сутки обед. Второй кусочек хлеба мы оставили в резерв.

Трудно представить, какие я испытал муки, пережевывая эти граммы хлеба. Лицо распухло. Каждое движение челюстями вызывало адскую боль, но надо было есть. Иначе – ослабление и гибель.

Сидя у костра мы то и дело поглядывали на звездное небо, прислушивались к звукам. Мы знали, что нас ищут. Уж очень хотелось услышать звук самолета, увидеть сверкающие импульсные огни. Желание было столь сильным, что второй пилот принял за летящий самолет одну из ярких звезд… Правда,

трезво оценивая результаты аварии, мы должны были благодарить Бога и чувствовать себя счастливыми. Мы удачно упали, удачно спустились с гор. Мы точно сориентировались и шли в правильном направлении – об этом мы узнали позже.

Разожгли костер, обсушились, обогрелись. Даже чаю напились. Сколько сразу счастья! Мы были живы под этим мировым небом. Но рядом с нами, в нас самих, была одна человеческая слабость, которая могла в один момент лишить нас всего, в том числе и жизни. Нас все сильнее одолевал сон. Велик был соблазн подремать хоть самую малость.

Я не заметил, как второй пилот задремал, даже успел подпалить унты, и при этом еще отморозить мизинец. Он был молод. Всего-то летал первый год. Молодости свойственна и простительна беспечность. Я был постарше. У меня и опыта накопилось больше, а значит, и воли должно быть больше. Как мог я пытался спасти ему палец. И когда сказал ему, что мизинец палец так себе, без него можно летать, товарищ успокоился. Подкрепившись, отогревшись, пристегнул портфели к поясам курток, мы двинулись в путь. Так было удобнее. Шли по распадку медленно всю ночь. А декабрьская ночь – ух какая длинная! На рассвете поднялись на небольшую высотку. В стороне увидели знакомую гору Мотон. Обрадовались несказанно. Это был наш ориентир в полете. До горы было еще далеко, но мы уверенно двинулись в ее направлении, так что выйдем на линию связи.

Миновали сутки после аварии, начались вторые. Мы прошли десятки километров и на пути не встретили ни одного живого существа. Даже не увидели птички. И вот вышли на речку Мута. Снега на льду не было. Мы выломали палки и, толкая впереди себя портфели, пошли по руслу реки. Тут увидели в небе пролетающий самолет. Выстрелили из ракетницы. Нас, к сожалению, не заметили.

Все труднее давались километры. Начались галлюцинации. То казалось – медведь стоит за деревом, то сидящие у лунок рыбаки, то отчетливо виделось зимовье. Петр даже звал рыбаков на помощь. Но увы.

К вечеру следующего дня мы вышли на линию связи. Мы обнимали столбы, как жен после долгой разлуки, смеялись и плакали. Сделали привал. Снова разыскали под снегом бруснику, приготовили чай. Теперь у нас была уверенность, что выйдем к людям. Проходили часы, а мы все шли и шли. Хотелось есть. Как нестерпимо хотелось есть. Но еще больше хотелось спать. Мы снова развели костер, кипятили чай из листьев брусники, пили густое варево и снова шли и шли.

В какую-то минуту Петр «расписался». Он сел беспомощно на

снег:

– Все, дальше я идти не могу… Иди один, командир!

Я его и так и эдак начал уговаривать, чтобы он поднялся. Я приказывал ему встать и идти, иначе погибнем. Но он уже лег и лежал как мертвый, без признаков жизни. И тогда я стал его бить. Да простит меня Бог. Я стал его бить, пиная ногами. Я остервенел. Я был сапогах, а он в унтах. Бил и приговаривал:

– Бью, чтоб дураку жизнь спасти.

Причиненная боль или еще что пробудили его сознание. Петр какое-то время шел, потом снова падал. Я давал ему немного отдохнуть и снова поднимал пинками. Такая процедура повторялась несколько раз. Мы потеряли счет времени. Наступила третья ночь. Неоднократно появлялось желание свалить столб, оборвать провода. А вдруг обрыв начнут искать в противоположном направлении и нам станет еще хуже. В кромешной темноте блеснул свет. Мы остановились как вкопанные, так это было неожиданно.

– Наверное, звезда отражается во льду, – сказал Петр тихим упаднических голосом.

Я даже не мог представить, что это может быть свет жилища. Боялись об этом думать, чтобы не обмануться. Постояли немного и пошли на эту «звезду». Трудно сказать, сколько прошло томительных минут, как мы увидели дивный свет, но вот до слуха донесся отдаленный лай собак. В эти минуты он для нас был лучшей музыкой в мире. То была музыка возвращения к жизни. И даже более того. Это была сама жизнь. В эти минуты, когда казалось, что радость одержанной победы, радость очевидного спасения должна нас окрылить, придать силы, мы оба расслабились и в полном изнеможении опустились на снег. Мы не могли сделать ни шагу. Сидели неподвижно, пока лай собак не услышали совсем рядом. Собаки вскоре успокоились. Мы собрали последние силы, поднялись и медленно побрели на огонек. Пройдя несколько метров, Петр начал кричать:

– Люди, помогите, не стреляйте!

Ночь, тайга. Неистовый лай собак. Какая мысль может придти в голову тем, кто здесь живет? Может, медведь-шатун подходит к дому? А может – дурной человек. Я кричать не мог и шел пока не оказался у окна. В доме я никого не увидел. Пошел к двери. Там висел замок. Вернулся к окну. У окна стоял мужчина в трусах с карабином в руках, ствол которого поднимался на уровень моей головы. Увидя кокарду на моей шапке, он бросил карабин и побежал к двери.

– Ребята, заходите, дверь-то открыта.

Мы оказались в тепле. Мы были спасены. Хозяин сообщил,

что он знает о нашей катастрофе. Все эти дни нас ищут и что его напарник сейчас где-то в поиске. Мы пили душистый индийский чай со сгущенным молоком и никак не могли утолить жажду.

Позвонили командиру отряда Николаю. Мельникову о своем местонахождении, и только после этого, уснули мертвым сном.

По прилету в Николаевск сидели мы с Эдуардом на полу в уголке нашей эскадрильи, и он тихо рассказывал об этой одиссее, иногда смахивая непрошенную слезу с загрубевшего от ветров и мороза лица.

Прохоренко проявил мужество не только при выходе с места аварии, но и раньше, когда принял решение прекратить борьбу с ветром и притереть самолет на вершине скалы 1700 метров. Не каждый командир решится на подобный поступок.

Над летчиком постоянно довлеет страх за то, что его осудят как не справившегося с заданием. Летчик, разбивший самолет, становится морально уязвимым на долгие годы, к тому же теряет любимую работу, поэтому в любой, даже безнадежной, ситуации молча ведет борьбу за спасение самолета до последней секунды, расплачиваясь зачастую собственной жизнью.

Анализируя два падения: Прохоренко и Землякова, сразу видишь разницу в опыте и решительности командиров. Прохоренко не испугался пересудов, что обзовут его плохим летчиком, снимут с летной работы. Ценой потери самолета он сохранил жизнь и второму пилоту.

Земляков имел малый опыт полетов в горах. Оказавшись у подножия скалы, решил во что бы то ни стало уйти от столкновения. Для этого Николай использовал взлетную мощность двигателя и левым креном избежать удара о почти вертикальную двухтысячеметровую скалу. Зацепил левым верхним крылом за землю, и начались кульбиты через двигатель и левую полукоробку крыльев. Самолет разрушился, полностью сгорел и был засыпан снегом, потому и найти его мы просто не могли.

С мощными воздушными потоками опытные командиры никогда не борются кренами, а только рулями поворота. Стоит создать крен, ветер тут же воткнет в землю летательный аппарат, что и случилось на том же Джугджуре с вертолетом МИ-8 № 22212 командира Сергея Клинникова шестого октября 1981 года.

Сергей выполнял рейс по маршруту Аян-Нелькан и решил лететь низом по распадкам, хотя знал, что ветер над перевалом лютует. Конечно, МИ-8 не АН-2 и мощности не занимать, но поостеречься-то надо было бы. Попал на середине перевала в гущу ураганного крутящегося, свистящего ветра со снежной коловертью, что ухудшило видимость до «О», а земля-то вот она,

под ногами и скалы слева и справа. Сергей начал выполнять разворот на обратный курс, вместо того, чтоб на полной мощи лезть вверх прямо на ветер. Стоило в левом крене подставить диск винтов встречному ветру, как ветер в ту же секунду опрокинул вертолет и припечатал лопастями к противоположному склону скалы. Погибли хорошие ребята: командир Клинников, второй пилот Русанов, бортмеханик Иконников и ансамбль «Поющие гитары».

Поиск сгоревшего вертолета осуществлял Эдуард Прохоренко, ставший к тому времени начальником поисково-спасательной службы Николаевска-на-Амуре. Жаль, когда погибают ребята – бездарно, глупо. Подсказывали Сергею друзья в тот день, чтоб не лазил по распадкам, а шел верхом, – не послушал, и вот результат. Из головы не выходят слова моего друга, прекрасного летчика Виктора Изотова на мои возмущения:

– Говорил же не делать так, почему не выполняют?

– Если бы твои подчиненные выполняли то, что мы им говорим и чему учим, мы бы их в горах не искали.

Вернее, пожалуй, и не скажешь!

ИСЧЕЗЛИ, КРОМЕ ОДНОГО

Рано утром столовая аэропорта Охотск расцветала всеми цветами радуги от китайских термосов, выставляемых пилотами на столы, чтобы заполнить горячими напитками, собираясь в далекие таежные дебри. В меховых одеждах, словно медведи, заправлялись экипажи вкусной пищей и колобками выкатывались из дверей гостеприимной харчевни в клубах пара на свежий морозный воздух. Загружались бочками с горючим до полного взлетного веса 5500 кг, и один за другим с ревом отрывались от полосы, чтобы тут же исчезнуть в темно-синем небе.

В то утро, в честь праздника Советской Армии и ВМФ повара решили приготовить кроме чая и кофе еще и кисель, который пришелся по вкусу офицерам запаса, а оными были все пилоты АН-2 и технический состав. В помощь охотчанам были присланы звенья самолетов из Николаевска-на-Амуре и Благовещенска. Собралась компания из шестнадцати самолетов. Напившись киселя, жужжащая армада растворилась в северо-западном направлении.

Мы с Юрой Климовым везли соленую капусту в бочках в аэропорт Нелькан. Через час с небольшим слышим голос Бориса Ковальского:

– 4679, перейдите на свою.

Это означало переключиться по УКВ радиостанции на частоту, известную только своим экипажам.

– Что-то случилось, – заволновались мы.

– Петрович, живот режет, сил нет, что делать? – жаловался Борис.

– И у меня тоже – стонал Шагивалеев.

– У меня то же самое, – охали остальные командиры, как сговорившись.

Унитазы мы повыбрасывали для облегчения хвостовых лыжонков при подборе площадок с воздуха. В данный момент пройдена половина пути и возвращаться назад – чрезвычайное происшествие. Как командир звена, знающий способности своих подопечных, советую садиться на наледи больших размеров, выбрасывать бочки ближе к берегу, так как снег глубокий и с грузом можно не взлететь. Места посадки точно отмечать на картах, чтоб экспедиция знала, где находится их горючее. На том и порешили.

Минут через десять начали поступать доклады о благополучных посадках и лишь одного Павленко нигде не было слышно. «Может он кисель не пил или желудок сверхпрочный» –

думали мы, пролетая рубеж выхода из Охотской зоны.

До Нелькана летели два часа двадцать минут и, быстро выбросив капусту, дозаправившись, взяли курс на Охотск. Через час полета услышали голос Павленко. Оказывается – он четыре часа ищет площадку на реке Уенме и все зря. Говорю ему:

– Толя, там орлиное гнездо на сосне.

– Я их уже штук десять гнезд нашел, а площадка как сквозь землю провалилась, – отвечает разгильдяй Толя.

– Какая высота у вас? – спрашиваю.

– 2400, – отвечает Павленко.

– У нас высота 2700 и за нами инверсионный след, берите курс 180 градусов, внимательно смотрите, минут через десять мы должны встретиться, – подсказываю Анатолию.

Небо иссиня-белое, видимость до горизонта и проскочить мимо друг друга мы не должны, если только Павленко над Уенмой, а не над какой другой рекой.

Раньше мне приходилось ругать его за леность вести детальную ориентировку, на что он отшучивался:

– Было бы на снегу написано: Улья, Мая, Маймакан, Аим, тогда бы другое дело, а то попробуй их узнать, когда все они одинаковые.

На этот раз Толя правильно определил реку и через семь минут радостно сообщил:

– Вижу вас, 4679.

Увидели и мы блудный самолет. Толя пристроился за нами и повели мы его на ледовую площадку. Снизились в расщелину сопок, пронеслись мимо орлиного гнезда, но площадки действительно видно не было. Внизу видимость была никудышней. Предупреждаю Павленко, чтоб немного поотстал, иначе на развороте в узкой долине немудрено и столкнуться, а сам размышляю: «Куда же исчезли 150 бочек? Не медведи же их попрятали!»

Выполнив стандартный разворот, вижу самолет Павленко, а прямо под ним низенький черный забор из прилипших друг к другу бочек.

– Площадка под тобой, заходи стандартным разворотом и садись, а мы поехали в Охотск.

– Я же тут раз десять пролетал, – оправдывался молодой командир.

А секрет оказался простым, Толя и в тот день поленился вести ориентировку, надеясь на вереницу самолетов впереди себя. Второй пилот тоже не прослушал разговор товарищей по УКВ и оба были очень обескуражены, когда неожиданно с небосвода исчезли все самолеты. Тут-то и спохватились два лодыря, и

засомневались – туда ли летят! Когда пролетали над площадкой, то засыпанных снегом бочек с юга не было видно, а раз бочек нет, значит они в другой долине. Экипаж не догадался просмотреть долину с обратным курсом, а сломя голову мчались к другой долине, где бочек и не должно было быть. Так и куролесили до нашего появления на связь, боясь признаться, что слегка блуданули. Со страху их животы никакая отрава не брала и только по прилету в Охотск скрутило.

В знак наказания решаю полечить командира народным средством. Налил в граненый стакан четверть горчицы, ложку перца добавил и ложку соли. Содержимое перемешал и залил водкой.

– Пей, Толя, это лучшее лекарство.

Толя недоверчиво глянул на суррогат, потом на меня:

– Сам-то пил когда-нибудь такое снадобье?

– Всегда, – не моргнув глазом, ответил я. – Закрывай глаза и вперед!

Толя хватанул содержимое стакана и на время потерял дар речи, а когда укротил поток слез, изрек:

– Назовем напиток – «Вулкан Камчатки».

Собравшись в пилотской, выяснили, что бочки разбросали в радиусе ста километров. Позже вертолетчики весь год благодарили нас:

– Куда ни сядешь, везде заправка.

Так испорченный порошок киселя стал притчей во языцех.

ЖИВ КУРИЛКА

Ранним октябрьским утром из поселка Нелькан в аэропорт Николаевск-на-Амуре настойчиво звонил командир вертолетного звена Вячеслав Мулин: требовал срочно пригласить к телефону командира отряда Анатолия Самсонова. Ни диспетчеру, ни дежурному командиру Мулин не говорил о цели звонка. Подайте ему Самсонова и баста. Летный состав на мякине не проведешь, потому прибывший в АДП командир летного отряда Анатолий Кузнецов спешно начал изучать плановую таблицу. Кто же ночует в Нелькане? То, что кто-то наломал дров, было ясно.

– Ага, Асей, мать его за ногу, – чертыхнулся Кузнецов. – Он, больше некому. Что же натворил на этот раз? – размышлял командир.

А тут и Самсонов подоспел. Пошли звонить из кабинета в Нелькан. Минут через двадцать Кузнецов появился в АДП и, обращаясь ко всем, спросил:

– Кто скажет, Асеев умеет плавать или нет?

То, что Николай Иванович хорошо летает, знал каждый, а вот о качествах мореплавания никто ничего не знал. На выручку пришел диспетчер Альфред Прозоров, всегда веселый и красивый местный поэт.

– Спроси Женю Елисеева, он вечный начальник сенокосов, уж он-то все про всех знает.

– А что, заплыв намечается? – съязвил Елисеев.

– Какой на хрен заплыв! МИ-1 Асеева с вечера стоял на берегу, а утром в речке Мая оказался без лопастей, по самую втулку в воде. Одни кальсоны развеваются, а самого найти нигде не могут.

– Плавает он, как морж, где-нибудь на острове отогревается, – успокоил Елисеев.

– Дай-то Бог, – облегченно вздохнул командир.

Накануне Асеев летел на своем «шиле» (так прозвали верткий МИ-1) в Нелькан. Под ногами проплывала многоцветная гамма таежного раздолья. Зажатая крутыми берегами голубой змеей извивалась река Мая. Ныряли в сопки прямые отрезки линии связи. На душе было радостно и тепло. Проделана большая работа: вывезены все геологические партии из таежных дебрей, оказана помощь охотникам, оленеводам, и все за месяц в отрыве от базы. Отлетал Николай без нарушений и происшествий. Главное в каких условиях и на каком вертолете, который сам Герой Советского Союза Марк Галлай в первом полете никак не мог усадить на равнинном подмосковном аэродроме.

Вертолет Асеева одинокой стрекозой плыл в осеннем мареве, согреваемый ласковыми лучами якутского солнышка.

Весть о ЧП неслась по городу, обрастая домыслами и небылицами. Точно знали лишь то, что вертолет стоит без лопастей на дне реки Мая, а на комле болтаются китайские кальсоны его хозяина. Экипаж Мулина разыскивает пропавшего пилота в акватории Нелькана. То, что Асеев выбрался из кабины, сомнений не было. Открытая дверь кабины и исподнее китайского производства служили ярким тому подтверждением. Сумел ли он в кромешной тьме преодолеть стремнину горной реки? Стремнину ледяную в десятиградусный мороз.

В Нелькан он прилетел под заход солнца. Приземлился рядом с большими вертолетами вблизи поселка. По реке шла шуга. Добраться до Николаевска было возможно в том случае, если суметь подогреть МИ-1 раньше МИ-4. Обуреваемый мыслями о подогреве, шел Асеев в кино вместе с пилотами, а после кино его уже никто не видел. Николай же, выйдя из клуба, решил прогреть вертолет: может достоит до утра, надеялся он. Не снимая чехла, не включая приборы, запустил двигатель. Подобный метод использовали буквально все пилоты Севера.

Прогрев двигатель, решил покрутить тихонько и лопасти винта, чтобы отогреть масло в редукторе. Убаюканный теплом кабины да мягким светом приборов, он вдруг понял, что вертолет висит. Может, почудилось? Перевел взгляд вперед и увидел, как вертолет Мулина медленно надвигается на него. С перепугу хватанул ручку шаг-газа, как потом выражался, «аж за ухо», взмыл в ночную темень. От страха колотило в висках: «Что ж теперь делать?»

Ничего не видно в темнющую ночь, и ни один прибор не включен. Через закрытое чехлом лобовое стекло фонаря кабины Коля увидел, как неотвратимо несется на него серая крыша шифера чьего-то дома. Каким-то чудом увернувшись, Коля решил зайти на посадку, ориентируясь по огонькам поселка, но споткнулся о невидимую преграду, разом выключил все огоньки. Вертолет страшно затрясло. «Залез в провода и повредил лопасти», – мелькнуло в голове. Поселок расположен на склоне сопки. Коля помнил об этом и потому стремился уйти подальше от крыш в противоположную сторону, к реке. Но где она, эта сторона? Как ее определить?

От тряски лопастей зубы не находили места в челюстях. Небо с яркими звездами, опрокинутое в воду, окончательно лишило пилота пространственной ориентировки. Он сбросил шаг-газ и в тот же миг ударился головой о фонарь кабины. Все стихло. Холодная вода лилась за воротник. Увидел, что стрелка

температуры головок цилиндров показывала «О». Кабина наполнилась горячим паром. Выключив зажигание и перекрыв стоп-кран, командир «Наутилуса» рванулся в дверь из преисподней на свет Божий. Напор воды зажал дверь так, что открыть ее было непросто. Водопад бил в лицо, отбрасывая тело назад в кабину. Наклонив голову вниз, глотнув и последний раз оставшуюся порцию воздуха, Николай торпедой вылетел из воды. Сразу почувствовал тяжесть набухшей одежды. Вцепился руками в хвостовую балку. Мощные потоки ледяной воды отрывали тело от вертолета.

Неимоверными усилиями, удерживаясь за что придется, продирался пилот к намеченной цели. Ночью в бурлящих потоках горной реки человек в одиночку мужественно боролся за жизнь. Ждал и был почти уверен, что взревет двигатель чьей-либо моторки и снимут его, бедолагу, с разбитого вертолета. Но тщетно. Ноги примерзали к металлу.

«Надо плыть, иначе погибну», – думал Николай. Разделся, аккуратно сложил одежду, притоптав ногами, чтобы не смыло. Раздумывал, снимать кальсоны или не снимать? Без них холодно, а с ними можно оказаться связанным по ногам, если течением они будут сброшены с пояса. Здравый смысл победил, и, оттолкнувшись как можно дальше от вертолета, прыгнул в ледяную купель. До берега доплыл на одном дыхании. Камни примерзали к пяткам и тормозили бег. Волосы смерзлись дыбом. На высоком берегу чернел куст, за который, подпрыгнув, ухватился Николай. В обнимку с диким букетом шмякнулся на камни и тут же примерз к ним последним клоком одежды. Рачительно поерзал, влево, вправо, отогревая все части тела, чтобы не оставить на валунах что-либо, подпрыгнул из последних сил и припустился к спасительным домам. Ворвался в первую попавшуюся дверь, на ощупь отыскал кровать и нырнул под одеяло.

В северных поселках добрый народ никогда не закрывает двери – приходи с миром, уходи с добром. Прижимаясь к чьему-то теплому телу, услышал женский голос: «Что ты, милок! Мне уже под восемьдесят!» – «Не затем я, бабуля, согрей меня, погибаю», – стуча зубами и заикаясь мычал Николка. – «Весь ледяной, откуда ты взялся?» – волновалась женщина. – «На вертолете упал в воду», – бормотал ночной, незваный гость.

Женщина встала, зажгла свечу, достала спирт в принялась растирать тело пилота. Потом прямо из бутылки налила спирта в рот синего, похожего на мертвеца Николая Ивановича.

Проспал Николай до одиннадцати часов утра, а потом попросил бабулю принести ему из пилотской одежду. Тогда-то и

узнали, что жив человек.

Коля был снят с летной работы на год, а когда восстанавливался, начальник управления спросил его: «Почему ты не дружишь со связью?» – «Как не дружу! Маме письма пишу!» – «За письма спасибо, а вот провода рвешь по всему краю лопастями винтов». – «Николай Ефремович, связисты опутали ими весь земной шарик, летать стало негде» – отвечал бравый вертолетчик.

Комиссия посмеялась и решили допустить его к полетам только после переучивания на самолет АН-2.

Николай долго еще летал в небе Дальнего Востока.

ПОБОДАЛИСЬ С ТРАКТОРОМ

Анатолий Самсонов, наш командир Объединенного отряда, находился в хорошем расположении духа. Он только что прилетел на вертолете и, довольный, шутил с нами в штурманской комнате.

Рядом, переминаясь с ноги на ногу, прохаживался Букловский, пилот ЯК-12, и никак не решался заговорить с командиром.

– А ты, Граф, почему никуда не летишь? – спросил Анатолий Букловского.

Букловский действительно походил на графа – солидный, красивый, спокойный. На прозвище Граф не обижался, как и все другие пилоты, имеющие свои прозвища.

– Да вот, Анатолий Сергеевич, в Сусанино не выпускают, говорят туда нет загрузки.

– А оттуда? – спросил Анатолий.

– Там пассажиров много до Николаевска.

– Вот бестолковые перевозки, какая разница как их везти, расстояние-то одно и то же! – развел руками командир отряда, – скажи диспетчеру, чтоб выпускал тебя до Сусанино. Это мой приказ. Пусть не мудрят, – и продолжал со смехом рассказывать занятный случай.

Прошло совсем немного времени, как забубнил селектор: «В Сусанино самолет в трактор врезался, самолет разбит, все живы».

– Кто командир? – спросил Самсонов.

– Букловский!

– Когда же он успел? Только что рядом с нами стоял! – не верил услышанному Самсонов. И переспросил:

– Значит все живы?

– По телефону сообщили, раненых нет, живы все, – подтвердил голос диспетчера Бегунова.

– Передай ему – сейчас прилетим, – и обратился ко мне:

– Подписывай задание на Сусанине.

– У меня нет второго пилота, Анатолий Сергеевич

– Вот командир звена Балобанов, запиши его и вперед.

Через двадцать минут садимся на лед Амура у села Сусанино. Самолет лежит среди вороха дров, без винта, подвернув перекрестьем под крылья лыжи. Позади самолета, поперек площадки стоит трактор попыхивая черным дымом. На прицепленных санях осталось еще много пиленых дров. Тракторист с перепугу убежал. Три пассажира и Граф расхаживали около самолета, который со скрещенными лыжами

походил на покойника. Пол самолета был проломан и от трактора виднелись следы обуви пассажиров пробороздивших мягкий снег. Приходилось только дивиться, как никто не поломал ноги!

На ВПП судьба свела летчика и тракториста. Они поняли друг друга по-своему. Букловский вырулил на исполнительный старт в тот момент, когда тракторист подъехал к краю площадки. Оба остановились.

Букловский, как и предписано, начал читать карту перед взлетом и выполнять свои функции, будучи уверенным, что тракторист ждет взлета самолета.

Тракторист тоже видя, что самолет остановился и не зная, что пилоты читают «молитву» перед взлетом, думал, что пилот пропускает его, и тронулся пересекать взлетную полосу.

Пилот после разворота, справа, трактора уже не мог видеть и тоже приступил к разбегу на взлет.

Встреча произошла посредине полосы.

Букловский оторвался от ВПП, перевел самолет в набор высоты и тут увидел перед собой трактор. На высоте полутора метров отвернул от кабины и ударился в тележку с кругляками дров.

Непонятно – какое чудо спасло пять жизней. Тракториста наказали, Букловского пожурили и вскоре направили на переучивание на самолет с таким же номером, но с другими инициалами – АН-12.

Не раз судьба сводила нас с прекрасным человеком и отличным пилотом на трассах страны, и всегда мы с улыбкой вспоминали зимний день па льду Амура у поселка Сусанино.

ТУМАНЫ И МЕДВЕДИ

Казалось – белому безмолвию не будет конца. Все долины были забиты плотным серым покрывалом холодного сентябрьского тумана. Горючего в обрез. Самый надежный вариант: сесть в аэропорту П. Осипенко и дозаправиться. Аэропорт расположен в равнинной местности, оборудован приводной радиостанцией и заход на посадку возможен при самой плохой погоде. На АН-2 можно садиться практически при нулевой видимости, не говоря о взлете.

Лететь до ближайших запасных аэропортов: Херпучи – 170 километров, Комсомольска-на-Амуре – 220 км, но горючего может не хватить совсем чуть-чуть, как говорил наш друг Володя Трутнев, садясь с пустыми баками в огород, в трех километрах от Хабаровска. Вся надежда на начальника аэропорта Анатолия Белиса. Этот умный, спокойный человек знал способности каждого пилота края и мог оказать помощь в любой ситуации.

Если кому-то приходилось просить включить «Дмитрия» в сложной ситуации (так называли дальнюю приводную радиостанцию), то Анатолий просчитывал вариант, включал приводную и, дабы не напугать синоптиков и не взбудоражить инспекцию, кричал в эфир:

– Борт такой-то, проверьте работу «Дмитрия».

– «Дмитрий» работает.

Экипажи благодарили руководителя полетов от всей души и уверенно заканчивали полет. Полеты-то визуальные и попробуй промолвить требование о «приводе, сразу всполошишь весь край. Всем станет ясно, что экипаж блудит, или погода не соответствует визуальным полетам. А тут небольшая хитрость и все довольны: экипаж, метео, служба движения, отдел перевозок и заказчики.

Знали экипажи, на кого можно положиться, на кого нельзя. Мы тоже были уверены, что Анатолий нас примет, но не учли, что в п. Осипенко «кукует» по непогоде командир АЭ вертолетов, он же инспектор по безопасности полетов, Олег Михайлов. Мужик хороший, но своим присутствием парализует самостоятельность начальника аэродрома.

– Принять не могу, облачность ниже минимума, направляйтесь в Бриакан, – сказал, как пригвоздил.

– По-о-нял, – протянул я, видимо, загробным голосом.

До Бриакана всего-то 45 километров, но полоса расположена на склоне сопки, в предгорье могучего хребта Меванджа. Полосу надо отыскать, а всякий поиск в такую погоду чреват сам по себе.

Точно в такую же погоду командир Благовещенского ОАО на самолете АН-2 в равнинном аэропорту Чумикан не стал заходить по схеме на посадку, а решил визуально искать Удское, тоже, как и Бриакан, расположенное на склоне сопки, и врезался в другую сопку. Командир Цингот, второй пилот и штурман погибли. В таких случаях наказание получают руководители полетов, диспетчеры.

Разбился в тумане магаданский ИЛ-14, а диспетчер Анатолий Саранин получил три года химии за то, что не сделал запись в плановую таблицу, как будто чернильная строка отвела бы самолет от скалы в Охотском море.

В Южно-Сахалинске летом 1962 года диспетчеры прыгали с вышки и разбегались в страхе, когда махина ИЛ-18, ревя четырьмя винтами, вынырнула из тумана и, сокрушая тайгу, словно заправский лесоруб, грозно надвигалась на вышку КДП. Командир Дейнеко уклонился от посадочной прямой, а при уходе на второй круг груженая машина просела. Мощность двигателей вынесла из тайги самолет, оставив на память просеку в тайге да бревна в стойках шасси. Экипажу посчастливилось добраться до Хабаровска с неубранными шасси и кучей дров на них. Мы рассматривали изогнутые, в забоинах лопасти винтов, куски елей, торчащих из стоек шасси, когда из неподалеку остановившегося самолета вышел молодой майор.

– Здорово, друзья! – он тоже опешил, увидя экзотическую картину. – Ну герои!

– Да это не мы, – оправдывался мой командир Юрий Коваленко.

Тут нас оттеснила быстро собравшаяся толпа, шумно приветствуя майора. Только теперь до нас дошло, что это Юрий Гагарин. Он тогда летел в Японию, и мало кто знал о его посадке в Хабаровске. Позже был кортеж по улицам Хабаровска и митинг на площади. Но ни мы, ни молодой майор, стоящий тогда у поврежденного ИЛа, оказавшийся первым героем космоса, не предполагали, что и он крыльями своего МИГа много лет спустя будет крушить деревья Подмосковья угрюмым, ненастным мартовским днем.

В городе Мичуринске похоронен наш бывший военный инструктор майор Галай. Он заходил ночью на посадку на самолете ИЛ-28, угодил в полосу тумана и, видимо, тоже поспешил увидеть землю. (Этим чувством страдают почти все летчики.) Скоростные самолеты этой ошибки не прощают никому. Сложно заставить себя действовать строго по расчету в любой наитруднейшей ситуации, но надо. Кто в первую очередь думает о собственной жизни, а не о данном этапе полета, тот, как

правило, погибает. Руки невольно отжимают штурвал, а мысль работает в одном направлении: быстрее установить визуальный контакт с землей. Тогда и надо контролировать действия рук и мыслей. Примеров можно привести множество.

Виктор Бутенко, командир АН-2 Хабаровского ОАО, попав в туман, настолько перепугался, что влетел в провода и срезал киль вместе с рулем высоты. Кое-как «дополз на животе» до Совгавани и чудом остался жив. Что интересно, окончив позже Академию и став инспектором поснимал с летной работы своих же товарищей за нарушения куда менее своих.

Что греха таить – все заочники, вылетая на сессию, везли из Николаевска-на-Амуре вместо знаний чемоданы икры и рыбы, а уважаемый инструктор тренажера Анатолий Шуйский беззлобно шутил:

– Почему на значке нет кетины?

Обладатель диплома краснел, пыхтел, но, что поделаешь! Шуйский когда-то тоже летал на ТУ-4 и был уволен из армии как все в то время. В тренажерной по утрам было импровизированное шоу, где обсуждались все злободневные вопросы: от плохих дорог до хреновых руководителей. Только у Шуйского жили воробьи. Привез он их из татарской деревни, аж из-под Мензелинска и развел на диво всем. Раньше в этих местах наглая птица не жила. Рано утром воробьи слетались на березку и громким чириканьем требовали пищу. Береза походила на грушневку со спелыми плодами. Как-то, обсуждая очередную поломку самолета, инженер летного отряда Виктор Залозных возмущался:

– Почему летчики ломают самолеты?

Мимо как раз проезжал бульдозер. Шуйский, склонив набок голову, отвечал:

– Василич, по нашим аэродромам надо летать вот на этом бульдозере, если ему крылья привязать! Аэродромы плохие, условия жестокие, а летчиков присылают всех подряд. Многим не то, что в горной местности, в равнинной опасно доверять!

Окна тренажерной были полузатемненными, и чьи-то унты месили головы воробьев.

– Виктор, глянь кто идет! – попросил я инженера.

– А в чем дело? – не понял он. Разве это летчик который не видит, что у него под ногами?

– Идея. Давай перепишем! – встрепенулся техник Николай Глушенков.

– Годится, – одобрил идею Шуйский.

Мы смотрели в окно, где мелькали унты с собачьей и овечьей шерстью. Одни отпрыгивали, аккуратно обходя гомонящую стаю, другие напролом месили пшено со снегом, распугивая птиц. Все

это походило на гаданье. Глушенков всякий раз выбегал на улицу и кричал фамилию проходящего. Вскоре в списке значилось человек двадцать обладателей унтов.

Картина вырисовывалась очень четкая: со знаком минус выстроились все аварийщики, со знаком плюс – лучшие пилоты отряда.

– Что ж вы думаете, командиры, пишите предложение в приемные комиссии летных училищ об отборе курсантов!

Шуйский рассмеялся:

– Виктор, да они завтра с шишками на лбу ходить будут.

– Почему? – не понял наш инженер.

– Начнут зерно искать по дорогам и все столбы дурными башками посшибают, – пояснил Шуйский.

Позже начальник тренажерной начал потихоньку отваживать воробьев по причине резкого роста их численности, да наглого поведения. Рядом располагалась стоянка самолетов АН-2, и воробьи смело приступили к освоению новой территории.

С формы вышел очередной самолет, который предстояло мне перегнать за 750 километров в поселок Нелькан для выполнения лесопатрульных работ. На высоте двигатель время от времени потряхивал, как при обычном смолообразовании. О мелкой тряске я рассказал командиру Анатолию Ананьеву, который два дня спустя произвел вынужденную посадку. Комиссия обнаружила в воздухозаборнике самолета № 50530 воробьиное гнездо. Вынужденную свалили на слишком расторопных нельканских птиц. Так, с виду, безобидные воробьи оказались для нас опасными соседями. Когда их разогнали, мы начали донимать Шуйского:

– Как теперь будем определять уровень подготовки пилотов?

Он отшучивался:

– Дурак, он и есть дурак. Если без высшего образования – беда, если с высшим – бедствие.

Смешным индюком выглядел вчерашний растяпа, когда, получив диплом, а с ним и должность, вдруг превращался в эдакого строгого, высокомерного, всезнающего поборника порядка и дисциплины. Один новоиспеченный инспектор отчитывал опытнейшего командира самолета за то, что тот во время сильной тряски двигателя грамотно выключил его над аэродромом и спокойно посадил самолет. Командир слушал, слушал разъяренного инспектора и спросил:

– А ты знаешь, инспектор, что у командира самолета Виктора Годнова в Воронеже при аналогичной тряске отвалился двигатель, отрубил нижнее крыло винтами и все три члена экипажа погибли? Пошел вон, сопляк!

Молодой командир самолета Павел Байздер, наблюдавший за потешной сценой, расхохотавшись, спросил:

– Ну что, поддается старик воспитанию?

– Сейчас и тебе талон отрежу, – хорохорился инспектор.

– А мне за что? – удивился Байздер.

– Чтоб не смеялся.

– Вы и смеяться запрещать получили право? – Павел махнул рукой и пошел подальше от вчерашнего товарища.

Обычно во всякого рода контролеры идут люди, не умеющие сами хорошо трудиться или психологически настроенные, чтоб другие их всегда боялись. Многие должности получали от парткомов, против своей воли, и тут уж никуда не деться – тяни воз.

Вячеслав Мулин, будучи молодым пилотом, разбил в поселке Чля вертолет МИ-1. Позже набравшись опыта, освоил МИ-4, МИ-8, стал примерным пилотом и пробился в инспектора. Однажды прилетел в поселок Удское и, вроде бы невзначай, заглянул в пилотскую. Поздоровался с находящимися там пилотами: Анатолием Черновым, Иваном Шаровым, начальником партии реки Ними Василием Комаровым и другими геологами. На столе Мулин увидел открытую бутылку шампанского, принесенную геологами. Не говоря ни слова Мулин улетел в Чумикан, где встретил командира отряда Кузнецова и доложил, что в Удском пьянствуют летчики. Кузнецов получил официальный доклад и ему ничего не оставалось, как отстранить пилотов от полетов, а затем снять с летной работы прекрасного человека Анатолия Чернова. То, что Анатолий прошел медобследование, не обнаружившее алкоголя, а вертолет в тот день был неисправен, все оказалось не в счет. Злодейское слово инспектора решило судьбу ни в чем не повинного человека. Как инспектора Мулина можно понять. Совсем недавно в Удском потерпел катастрофу самолет АН-2 командира Николаева, второго пилота Осипенко с шестью пассажирами на борту. Экспертиза обнаружила алкоголь у командира самолета. Мулин думал: «Одних хороним, другие пьют». Но как человек, товарищ, мог бы на месте разобраться, не «кусая» из-за угла.

Необоснованно пострадал из-за Николаева командир Петр Разумов, прошедший медосмотр у отрядного врача Анны Мулиной. Отлетал весь день с командиром АЭ Анатолием Шишацким, но злая женщина доложила, что видела накануне Разумова с Николаевым. Петр был снят с летной работы за пьянку. Думай после этого, что на уме у инспектора и кому больше веры: закону или ему.

Олег Михайлов нагрузку получил от парткома, сам летал, как

Бог. С нарушителями разбирался персонально, не докладывая по инстанциям, потому уважения не потерял.

Мы размышляли: как найти Бриакан? В облаках не было ни одного разрыва. На связь вышел сим Олег:

– 4679, как погода в районе Бурукана?

– Бурукан проходили визуально, ваша площадка открыта, – ответил я ему.

Минута молчания и – веселый голос Белиса:

– 4679, следуйте к нам, вас принимаем.

– Ясно!

Олегу срочно надо было в Бурукан, а погода не давала и наш прилет оказался очень кстати. Как бы то ни было, мы готовы были расцеловать Анатолия Белиса за то, что он, возможно, только что подарил нам жизнь. Погода была никудышней, но зайти на посадку для нас труда не составляло. Вертолет Михайлова уже висел, разгоняя лопастями клочья тумана.

Спешил в Бурукан Олег не напрасно. Неделю назад они оставили там геолога порыбачить и поохотиться. Места дикие, богатые животным миром, птицей, рыбой грибами и ягодой. Сопки брусникой осыпаны, словно кровью облиты. Благодать, да и только. Алексей просил забрать его через два дня, но погода внесла свои коррективы. Охота затянулась надолго. Мы заправились и ждали прилета Олега.

Прогнозы поступили нелетные по всем направлениям. С перевала, со стороны Софийска и Экимчана надвигалась темнота облаков с моросью. Шансы на возврат МИ-8-го Михайлова ухудшились. Вертолет не самолет. Если мы на АН-2 в облаках рассекали как хотели, то вертолетчики предпочитали летать низом: по речкам и распадкам. Часа через полтора из-за верхушек елей показался вертолет. Покружившись вокруг оси над стоянкой, вертолет приземлился. Мы поспешили к нему из-за житейского любопытства.

Из вертолета вышел геолог обросший рыжей щетиной и трясущимися руками пытался закурить сигарету, но спички гасли, он тут же бросал их и пытался чиркнуть свежие. Внешний вид исхудавшего, почерневшего геолога, плохо Державшегося на ногах, вызывал жалость.

Изможденный человек нашел в себе силы рассказать нам, что с ним произошло. Рассказ часто прерывался заиканием. Бортмеханик Борис Воробьев подливал ему из термоса горячий кофе. Первые три дня Алексей удачно поохотился на уток, поймал на блесну крупного тайменя, с десяток кетин. Набрал два ведра брусники. Все шло хорошо. Правда, хлеба почти не осталось, а вертолет все не прилетал. К вечеру третьего дня

почувствовал за собой слежку. Кто-то контролировал каждый его шаг. Алексей нервничал, ощущая несносное присутствие живого существа. То колыхнется ветка, то из-за куста блеснет взгляд или послышится приглушенный кашель.

– Если человек – выходи, если зверь – уходи! – с дрожью в голосе кричал Алексей, но ответа не последовало. Стрелять по живому существу не решился. Надо было сходить к реке за водой, заодно проверить свои подозрения. Они подтвердились.

Быстро вечерело. Туман заволакивал стланик. В десяти шагах ничего не было видно. Рядом с тропой ясно слышалось тяжелое дыхание и треск ветвей. Сомнений не оставалось – это медведь. «Но, что ему от меня надо? – размышлял Алексей. – Ягоды полно, рыбы на перекате наловить можно без проблем. Неужели людоед?». От этих мыслей Алексея начало знобить. На ум пришла песня «На границе тучи ходят хмуро». И он запел ее срывающимся на ходу голосом, а вернее, на бегу, преодолевая последние злосчастные сотни метров до домика. В сенях бросил ведро и, наглухо заперев дверь, принялся баррикадировать маленькие окошки.

Зверь не заставил себя долго ждать. Вскоре послышался треск отдираемых досок. Потихоньку прокравшись в сени, приладив ствол карабина в стык дверных досок, Алексей выстрелил. Медведь взревел и опрометью бросился от двери. «Попал! – радовался Алексей. – А может и смертельно ранил», – растапливая печку, думал осажденный охотник.

Тут звякнули разбитые окна, и лохматая лапа с облезлыми клочьями шерсти, растопырив грязные когти, протянулась к Алексею. Горящей головешкой Алексей сунул в противную лапу. Медведь взвыл и выдернул лапу вместе с поленом. «Ага, получил!» – торжествовал Алексей. Но торжество омрачилось паникой. За окошком засветился огонек, пришлось плеснуть туда воды прямо из ведра, а не то загорится дом и тогда конец. В окно выбросил всех уток:

– На жри, хамское отродье! – ругался геолог.

Шорохи и чавканье слышались до поздней ночи. Вздремнуть удалось только под утро.

Наступил рассвет. Алексей осторожно осмотрел пространство вокруг домика через окно и щели в дверных проемах, держа карабин наготове, и не зря. Метрах в пятидесяти от домика, за пустыми бочками из-под горючего, прятался медведь. Он, обнимая передними лапами бочку, выглядывал из-за нее злыми, маленьким глазками, то и дело втягивая носом воздух. Иногда бил лапами но морде, отгоняя комаров, да надоедливую мошкару.

«Ну-ну, сиди, сейчас мы тебя поздравим с добрым утром», – целясь в лохматую голову, думал Алексей. Пуля попала в верхний край бочки и рикошетом стегнула по правому уху медведя. От неожиданности он взревел, опрокинул бочку на себя, грозно рыча и, барабаня о накатывающуюся железяку, покатился под сопку. Можно было выйти на улицу.

Медведь не появлялся целый день, наверное, отлеживался поблизости в кустах. Туман не рассеивался, и это удручало. Надо было готовиться к ночной вахте: укреплять запоры на дверях и окнах, готовить скромный ужин, запасать дрова. Воды осталось совсем мало, а идти к реке рисковано. Часов в пять вечера мохнатая спина зверя вновь замаячила за бочками. Каков хитрец! Знает, что бочки черные, под цвет его шерсти, вот и маскируется. Поди различи, где бочки, а где медведь в таком плотном тумане, когда все видится в размытом состоянии.

Как только стемнело, атака на дом возобновилась. Медведь ходил вокруг домика, рычал, завывал, грыз углы царапал когтями стены, нагоняя страх на одинокого жильца. Пришлось и на этот раз делиться с ним ужином. Оставил себе килограмма три малосольного тайменя и одну утку, остальное выбросил из окна. Бессонное дежурство продолжалось до самого утра.

На рассвете зверь снова залег где-то поблизости. Из-за бочек уже не выглядывал, помня вчерашнее угощение в ухо. В полудреме прошел долгий, напряженный день. Есть не хотелось, но Алексей понимал, что без пищи косолапого не одолеть. Соленое мясо тайменя вызвало жажду, утолять которую приходилось горьковатым брусничным соком.

Наступила третья, решающая ночь. Кормить медведя было нечем, а он оказался настоящим обжорой. Получив горячего свинца от двери и горящей головешки от окна, косолапый дьявол смекнул забраться на чердак. Всю ночь скреб когтями бревна потолка, грыз их, угрожающе рычал, осыпал осажденного охотника опилками и пылью. Комары и те притихли от грозного рыка. Всю ночь раздавался топот над головой. На рассвете, грузно спрыгнув с чердака, недовольно ворча, медведь удалился.

Два умных существа охотились друг на друга и один должен стать жертвой. Кто? Геолог слишком хорошо понимал сложившуюся ситуацию, склоняя отяжелевшую голову на холодный приклад карабина. Спал или находился в забытье, он и сам не понимал.

Солнце пригрело. Туман сполз с сопки, оставив изумруды мелких сверкающих росинок на ветвях и листьях травы. Медведь, склонив голову на бочку, жалобно смотрел на одинокий домик, где притаился человек. Наверное, решал задачу, как лучше его

извлечь и растерзать.

«Или я его убью, или он меня сожрет», – думал Алексей, забираясь на чердак. Сверху обзор улучшался. Сердце не билось кувалдой, как в первые дни. Движения были неторопливы и хладнокровны. Прицеливаясь в лобастую голову, Алексей перепроверял – не во сне ли он видит этого супостата, ведь все эти дни ему чудились за каждой бочкой медведи. Не целое ли стадо окружило его? Когда открывал тяжелые веки, убеждался – медведь один.

Каждый из трех оставшихся патронов ценился на вес жизни. Громыхнул выстрел. Косолапый взревел, встал на дыбы, неуклюже осел за соседнюю бочку и принялся зализывать рану, потеряв всякую осторожность.

– Уходи, я не хочу твоей смерти, – шептал Алексей, но зверь мольбе не внимал.

Гремит снова выстрел и, о Боже! Взрыв бочки сотрясает сопку. Звон разлетающихся кусков металла, раскатывающихся в разные стороны бочек, всколыхнул тишину. Яркое пламя да закручивающийся султан черного дыма взметнулись высоко в небо, веером разбрасывая разорванное на куски тело медведя. В воздухе пахло дымом и жареным мясом. На фоне синих сопок протарахтел медленно удаляющийся самолет. Это летели мы.

«Надо уходить», – решил победитель, глядя на забитую туманом долину. Вертолет может не прилететь. Огрызком карандаша нацарапал записку на конфетной обертке «Мишка на севере» и ушел к реке. Мы рассматривали красивый рисунок изящного белого медведя на фантике конфеты с корявым почерком записки на внутренней стороне: «Медведи обложили, добираюсь сплавом. 24.10.72 г.»

Вертолетчики догнали бедолагу и выловили из бурных потоков горной реки еле живого.

В пилотской Олег нам рассказал другую историю, связанную со взрывом, бочки. Отлетав саннорму, экипаж возвращался из Эффузивного, что под Верхоянском, на базу, минуя все приморские аэропорты, закрытые туманом. Завернули к сопке в районе реки Киранкан, где в свое время припрятали бензин и продукты. Но, что это! Сопка одета белым покрывалом. На висении поняли – мука. Из трех бочек бензина, сохранилась одна. Кто украл две другие? Выйдя из вертолета поняли – орудовал медведь. Он и оставил грязный след по муке и разорванным мешкам.

– Жаль, лохматая зараза, штаны не носит, долго бы ему пришлось отмываться, – сокрушался бортмеханик Михаил Садовников.

Перелетели на противоположную сопку к геологам и узнали подробности. Медведю пришлась по вкусу подмокшая мука, которую поедал аппетитно, пока не добрался до сухой. Долго чихал, кашлял, совсем осатанел. Тогда принялся крушить все подряд. Одну бочку свалил в пропасть. Бочка долго гремела, кувыркаясь с полуторатысячной высоты. Медведь внимательно слушал звон бочки и грохот камнепада. Когда все стихло, он по хозяйски подкатил вторую бочку к краю пропасти. Спихнул ее и, склонив набок голову, решил продолжить слушание «музыки». Но, раскаленная на солнцепеке бочка, не будь дурой, возьми да взорвись. Камни взметнулись выше головы шалуна. На удивленную морду «музыканта» надо было посмотреть. Широко открыв пасть, он отмахивался передними лапами от пыли и каменной крошки. Упал на зад, кувыркнулся через спину и исчез в тайге. Больше на сопке не появлялся.

Пять дней просидел экипаж на сопке, дожидаясь открытия Чумикана из-за шалости таежного пирата.

О медведях много написано интересного и поучительного. Среди них есть рыболовы, музыканты, сладкоежки, бражники и, к сожалению, людоеды.

Людоеды порождены человеческим невежеством по отношению к первозданной природе и животному миру. Тысячи гектаров сожженной тайги, по-варварски вырубленной. Всюду разбросаны колющие и режущие предметы, загажены ягодники и нерестилища. Сытый и здоровый зверь никогда не нападет на человека и уступит дорогу. Человек первым провоцировал медведей вольно или невольно и пожинал горькие плоды.

Председатель артели «Восток» Вадим Туманов жаловался командиру нашего отряда Владимиру Пилипенко:

– Досаждают медведи, честно говоря, спасу нет. Научились банки с тушенкой и сгущенкой открывать ударом одной лапы о другую. Банка в лепешку, содержимое снаружи. Мешки оставить невозможно: все разорвут, расшвыряют.

– Тогда их надо отстрелять, – посоветовал Пилипенко.

– Дайте команду вертолётчикам и мы их враз уничтожим, – просил Туманов.

Пилипепко понял, что дело не совсем честное по отношению к умным зверям и схитрил:

– Наши ребята к охоте не допущены, вы как-нибудь с ними по-другому разберитесь.

По-другому разбираться с медведями было невозможно, так как и тут виноват был человек. Вода от промывки золота шла коричневой жижей по рекам и расползалась в море на десятки километров. Рыба металась вдоль берега, потеряв всякую

ориентировку. Медведи, и не только медведи, ожидали ее на прежних местах и в прежние сроки. Мы сами нарушили веками отработанную схему жизни дикого мира, и теперь обвиняем зверье в непочтении. Об этом я поделился мыслями с Тумановым.

– Да, конечно, мы несправедливы. Надо что-то придумать, – задумался Вадим.

И он придумал. Разыскал и принял на работу охотника без семьи и племени Кособуцкого Славу, который прошел огни и воды таежной жизни. Этот худощавый, жилистый таежник с одним зубом когда-то промышлял золотишком на Зее с китайцами, а нашкодив, сбежал в северные районы, где и скитался с собаками без паспорта и прописки. Он никогда не воровал, но мошенником был отпетым. Как-то в Удском его разыскивала продавщица магазина и возмущалась:

– Вот гад синеглазый! Ящик тройного одеколона взял за соболя!

Мы спросили.

– Что дорого?

– Да не в цене дело! Вместо соболя он всучил мне шкуру моего рябого кота, вывернутую наизнанку.

Кособуцкого и след простыл. Ему-то и дал задание Туманов отстреливать нерп и мясо оставлять на берегу. Ночью медведи исправно утаскивали нерп по камням на крутые склоны, оставляя жирные дорожки.

Вскоре нерпы покинули опасную зону, и медведи принялись за старое. Тогда на выручку пришел капитан Василий, перегонявший вертолет МИ-4 с ремонта куда-то на север. За полчаса было убито шесть медведей, мясо которых пошло на котлеты. Теперь можно было безопасно ходить в тайгу и пить холодный квас из бочек в ручье до этого регулярно опоражниваемых медведями.

Против техники медведи бессильны, но не всегда. Привез как-то Анатолий Горкин на вертолете с реки Гонам полуживого рабочего экспедиции, у которого вместо лица была черная маска с кровоподтеками и три сломанных ребра. Повстречался он с медведем за сбором ягоды. Медведь и не мыслил нападать, но рабочий «угостил» соседа жаканом. Разъярившийся (а кто не разъярится?) в два прыжка достиг обидчика, вырвал винтовку из рук и так жахнул ею по дереву, что стволы согнулись в дугу, а приклад разлетелся в щепки. Потом, словно заправский мужик, начал колотить обидчика получившейся железной кочергой. Охотник упал, медведь перевернул его кверху лицом и начал бить ладой по носу вгоняя голову в болотную жижу.

Когда Виктор очнулся, уже вечерело. Попробовал

пошевелиться, но жгучие боли во всем теле заставили вскрикнуть. Медведь подкосолапил, уселся верхом, сильно ударил лапой по лицу, тяжело вздохнул, захрапел и замертво свалился рядом.

Всю ночь шел и полз искалеченный медведем рабочий. Утром, когда пил воду в ручье, увидел страшное отражение своего лица, К палатке подползать побоялся, а спрятался за корягу и хрипел:

– Миша, не стреляй, это я, Витя!

Спасли бедолагу. А если бы рана оказалась не смертельной? Многие зазевавшиеся таежники пошли бы ему в пищу.

В Охотске командир вертолета Малеваный долгое время не мог вывезти солдат, отслуживших свой срок, из Унчей. Рано утром один солдат пошел за водой к реке, его-то и подкараулил людоед. Пока судили-рядили, он задрал линейщика, молодого парня, недавно пришедшего из армии. Снарядили отряд, выследили людоеда и убили. Им оказался крупный, матерый зверь, носивший свинец в своем теле.

Медведи испокон веков слывут лучшими охотниками и следопытами. Территорию свою защищают смело и самоотверженно. Лесники Приморья наблюдали бой медведя с кабанами, которые пожаловали во владения любителя желудей. В открытую схватку медведь вступить не решился. Придумал метод камнеметания. Медведь избивал визжащее стадо камнями со скалы. Потом притащил большое дерево и бросил вниз, но не учел, что ветви зацепят его самого и увлекут вниз на растерзание секачей.

Да что там медведь, когда глупый баран не испугался вооруженного бортмеханика! Картавцев выстрелил в обладателя богатых рогов, в надежде лето их заполучить для своей коллекции. Баран метнулся за утес. Вдогонку за ним Анатолий. Командир вертолета Котов опешил, увидев летящего из-за утеса бортмеханика. Когда хилое тело Картавцева растянулось на камнях, появились победные рота барана. Он принял боевую стояку и как бы спрашивал: ну, кто там еще, подходи!

Птицы так же ревностно охраняют свои территории и смело атакуют самолеты, принимая их за своих соперников. Мы часто становились свидетелями трагических и комических сцен.

Туман учинил нам пятидневный отдых, а когда распогодилось и наступила пора разлетаться по своим маршрутам, авиатехники Саша Егоров и Боря Мухамедов вручали нам, командирам, по лохматой медвежьей лапе, приговаривая:

– На долгую память о скушанном «баране».

– Прилечу, всех от полетов отстраню, – ругался Михайлов с напускной строгостью.

Стало ясно, почему два добряка-юмориста никого не допускали к кладовке с продуктами. Так, ругая медведей, мы и не подозревали, что уплетаем пестуна, привезенного вертолетчиками и превращенного на сковороде в жирного барана.

В тумане летчику хорошо быть на земле: отдыхать, ходить в кино, музей, библиотеку, на рыбалку и охоту. Совсем другое дело находиться в воздухе. Туманы страшны не только осенние и весенние, но и зимние. При очень низких температурах туманы достигают плотности, при которой с самолета вершин деревьев различить невозможно. Все в белом молоке.

Однажды мы влипли в такой туман и влипли здорово. Декабрьский день слишком короток для полетов. Техники греют самолеты по 2-3 часа. Базировались тогда мы в поселке Нелькан, на севере Хабаровского края, где зимой морозы просто жуткие, по-другому и не скажешь. Поселок Джигда находится в двадцати километрах от Нелькана, и продовольствие раньше туда возили на лошадях по льду реки Мая, надевая на морды лошадям мешки, дабы предохранить дыхательные пути от льдообразования.

Рейсы напоминали адовы муки. Самолеты садились на кривую косу двухсотметровой длины, омываемой с трех сторон незамерзающими майнами. Коса, к тому же, ограничена с одной стороны лесом, с другой – крутым берегом реки Мая. С южной стороны, в непосредственной близости, натянуты провода линии электропередач. Одним словом – ловушка. В самые злые морозы опытные экипажи горячий пот прошибает от упоминания о Джигде. Летали туда с большой неохотой самые избранные командиры, не только по условиям сложности, но и из-за малых налетов. Основное время шестичасового светового дня уходило на погрузочно-разгрузочные работы при общем налете два-три часа в день.

Председатель рыбкоопа Андриевский уговорил-таки нас с Прохоренко вывезти три тонны муки на блины джигдинцам. По полторы тонны муки загрузили мы с вечера в свои самолеты при минимальном остатке топлива.

Утром следующего дня мороз зашкаливал за отметку -57 градусов. Солнце еще не взошло из-за гор, а наш самолет разметав плотную стену тумана, вырвался в теплые слои атмосферы. Долина реки Мая залита пятидесятиметровым слоем сметанного тумана. Мы слегка оторопели: чуть промажешь в Джигде и окажешься в тайге или бултыхнешься в промоину реки. Проходим над площадкой, земля еле брезжит, а вместо поселка – серый гриб из дыма от печных труб. Что делать?

Назад в Нелькан! Но там на маленьком островке аэродромные постройки, провода, антенны, баки с горючим,

самолеты. Влететь можно во что угодно. От двух работающих двигателей там теперь такая сублимация образовалась – темнее ночи! Выполняем второй вираж и замечаем «выкопанный» нами висячий в тумане ров, словно коридор не затягивающийся мурой. Это открытие! Ориентируясь по черной промоине перед площадкой, подкрадываемся на малом газу и удачно приземляемся. Быстро выбрасываем мешки и на взлет. Прохоренко на подходе, и двум самолетам на площадке не хватит места. Прохоренко увидел коридор, но наш двигатель ухудшил видимость на площадке, и мешки стали большой помехой. Прохоренко пилотирует, а второй пилот Юрий Королев просит нас подкорректировать заход сверху. Выполняем вираж и подсказываем Эдуарду:

– Левее, правее, подтяни, садись!

Вертикальная видимость сравнительно лучше горизонтальной, и мы замечаем, как наперерез самолету движутся черные тени. Ни Прохоренко, ни Королев их не видят.

– Выключай двигатель, перед вами дети! – кричу по УКВ и вижу столкновение самолета с неизвестно кем прямо посреди площадки. «Тюрьма нам обоим», – мелькает в сознании. Рядом в поселке интернат и любая посадка самолета празднично встречалась шумной ватагой веселой и любознательной детворы. Тут уж не до уроков. За ними смотри да смотри: и перкаль палками попротыкают, и все лючки пораскрывают. Одним словом – банда Мамая.

– Неужели порубил? – жду ответа от Прохоренко, надеясь на чудо.

Чудо произошло.

– Собаки! – радостно кричит Эдик.

– Слава тебе Господи! – отвечаю я и направляюсь в Нелькан со спокойной душой.

Минут через пятнадцать в Нелькане приземлился Прохоренко, а я уже отбивался по телефону от Николаевска:

– Синоптик дает погоду из поселка, а там в дыму ничего не видно, на аэродроме никого нет, вот и летаем.

Служба движения вроде бы успокоилась, а мы летать в этот день больше не решились.

В поселке Арка дела обстояли хуже. Погода стояла также ясная, морозная, но туман налетал волнами. Мы с Жорой Камышевым заходили на посадку в Арке, где площадка расположена прямо на улице поселка. Жора пилотировал с левого пилотского сиденья. В момент выравнивания туман сгустился до такой степени, что земля вообще уплыла из поля зрения.

– Жора, открой форточку и все внимание на боковые еловые

вешки, я пилотирую по приборам.

Уходить на второй круг опасно из-за близости домов. Изредка бросаю взгляд вправо на деревья и вниз на землю, может что увижу, и слушаю команды второго пилота.

Приземлились в створе полосы. Впереди черная стена тумана. Жора вынужден был идти пешком слева, я рулил за ним, по другому до перрона добраться не могли. Туман чуть рассеялся и в небе появился самолет Наиля Агишева.

– Как вы летаете в такую погоду? – спросила продавщица.

– Я работала в Салехарде, и один самолет разбился, – продолжала женщина.

– У нас в Охотске не бьются, – заверил я ее.

И дернул меня черт за язык! Вмиг снова все заволокло и стало темным-темно. Бежим к самолету предупредить Наиля, но уже ясно слышим треск ломающихся деревьев. Бежим к противоположной стороне площадки в кромешном тумане наугад, с колотящимися сердцами, ожидая взрыва. Все стихло. Сил больше бежать не было в меховой одежде и унтах, и мы перешли на шаг. Перед нами выросла высокая фигура второго пилота Володи Чернова.

– Жив Наиль? – спрашиваю.

– Все живы, самолет разбит, – спокойно, с улыбкой отвечает Володя.

Вскоре увидели в тайге настоящий лесоповал и в нем АН-2 с оторванным двигателем, со стреловидными крыльями, как у истребителя, уткнувшийся в глубокий снег буквально в метре от жилого дома.

Молодой пастух жаловался на ушибленное плечо. Зампредседателя рыбкоопа Виктор Корсун и Наиль не пострадали, и оленьи мерзлые туши стекающий с крыльев бензин не замочил.

Начальник ЛШО Юрий Фокин, зам по летной Бануков, инспектор Бабин отнеслись скептически к нашим докладам о внезапном тумане, но через день сами угодили в него.

Под самый заход солнца Геннадий Лучинин на вертолете МИ-8 вдруг пропал из вида метрах в двадцати от земли, рядом со стоянкой. Стена черного тумана разом закрыла и поселок и нашу стоянку. Включаю фары своего самолета. Вертолет приземляется в светящиеся лучи. Геннадий благодарит за помощь, а комиссия разводит руками: вопросов нет! Проще сказать: не попадайте в туманы и все будет хорошо. Так не было и не будет. Летчики попадали в туман, попадают и будут попадать. Чем глубже будут изучены действия экипажа в сложившейся ситуации, тем увереннее сядут пассажиры на борт любого лайнера.

Никак не хотели мы садиться в тумане аэропорта Кневичи города Владивостока, да еще ночью. Перед вылетом из Николаевска-на-Амуре со мной провел беседу секретарь горкома партии Вожевитов. К Дню Победы надо сдать военный объект и если мы не доставим груз во Владивосток – рухнут все планы и судостроители лишатся премиальных.

Экономя светлое время, заправились в Троицке, Хабаровск следуем пролетом до Ковалерово, где еще раз дозаправляемся и направляемся в конечный пункт – город Владивосток, продлив дневную саннорму на один час. Путевая скорость позволяла уложиться в девять часов полета, но ветер развернулся строго в нос и мы зависли над трубой Лесозаводска. Словно но волшебству, все аэропорты закрылись по боковому ветру. Запрашиваем Черниговку:

– Примите, на борту КЭ, безопасность гарантируем.

– Боковая 18 м/сек., принять не могу, – отвечает милый женский голос.

Запасных нет. Владивосток должен закрыться по прогнозу туманом. «Успеем, не успеем», – гадаем мы и «успеваем». Туман закрывает Владивосток. На маршруте видимость только под собой, а радиостанции Китая усиленно тянут к себе, забивая наши частоты.

– У нас нет ночного минимума для АН-2, садиться будете в Кневичах. Бывали там? – спрашивает РП.

– Полоса рядом с вашей, частоты знаем, – отвечаю службе движения.

Долго топали до Владивостока. Ночь давно опустилась на землю и розовый закат погас на горизонте, а мы все болтались над тайгой. Вдруг слышим запрос по УКВ:

– 1914, осветите себя фарами, вам встречный ЯК-40 в наборе высоты. По локатору вас не вижу!

Щелкаю тумблеры. Два луча, словно рога у быка, упираются в нижний край облаков. Длинный луч ЯК-40 проходит левее нас.

– Все нормально, с ЯКом расходимся, – докладываю и выключаю свои фары, чтоб не позориться. На химовском варианте ночью никто не собирался летать и куда светят фары никто не проверял, и я тоже. В кабине приборы не светятся и разбросаны как попало. Полет усложнен до предела, но командир Саша Дорохов пилотирует спокойно. Второй пилот Петр Войцеховский подсвечивает кабину спичками, вот уж нарочно не придумаешь!

Заход произвели по системе ОСП в облаках и полнейшей темноте как за бортом, так и в кабине. После пролета БПРМ под нами появились расплывчатые пятна огней приближения. Полосы не видно. К земле приближаться не спешим. Выдерживаем курс по

обратным показаниям АРК. Метров с 15 появились три огонька ВПП, а дальше ничего не видно. Вскоре блеснул посадочный знак «Т». Колеса мягко коснулись бетонки. Все. Полет окончен. Впереди буря скандала и разбирательств, но мы спокойны: самолет цел, экипаж жив, груз доставлен. Нас ожидает понижение в должности и увлекательное путешествие в город Ростов для подтверждения классности.

В день нарушения, седьмого мая 1980 года, наш полет составил 9 часов 50 минут, из них час ночью, в облаках, в горной местности и посадка в тумане на незнакомом аэродроме. Мы не нервничали, не суетились, не думали о последствиях, а довели дело до логического конца и после продолжали летать, получив небольшую моральную встряску. Если же экипаж думает не о полете, а о последствиях, начинается серия ошибок, спешка, и, в конечном итоге, плачевный результат.

Тому пример катастрофа ИЛ-62 в Гаванне. Полет в тумане ниже глиссады, столкновение с высоковольтной линией. Падение, разрушение техники, гибель людей.

Заход на посадку в аэропорту Иваново 27 августа 1992 года ночью в осадках и облаках самолета ТУ-134 командира Б. II. Груздева и второго пилота В. Ю. Груздева, штурмана Коновалова. Нарушение схемы захода, спешка, снижение ниже глиссады, столкновение с деревьями и жилым домом, у которого отвалили угол. По счастливой случайности жители дома не пострадали, кроме одной женщины, выброшенной из квартиры со второго этажа в огород. Женщина отделалась легкими ушибами, а 82 пассажира, из них 21 ребенок в возрасте до 16 лет и семь членов экипажа погибли.

Вина командира налицо. Начиная нарушать установленные схемы снижения, командир заносит Дамоклов меч над своей головой и головами невинных пассажиров.

Отсюда вывод – заходя на посадку в тумане, не спеши снижаться, лучше перелет чем недолет.

Земля убивает тех, кто слишком рано к ней стремится.

ТАЕЖНЫЕ ПИРАТЫ

– Одолели, проклятые, – жаловался Назаров, директор совхоза «Нельканский».

Идут тревожные сообщения о нападении волков на оленей. Капканы и хитроумные ловушки не помогли, олени перемалывались зубастыми стаями невидимок.

Охотоведы предложили провести учет живности огромного таежного края. До такого в Аяно-Майском районе еще никто не додумывался, вначале идея показалась бредовой.

Весь долгий зимний вечер наш экипаж просидел за расчетами маршрута полета, а наутро восемь вооруженных охотников заняли места в самолете.

Обширные мари рек Батомги и Маймакан – хорошие пастбища для лосей. «Где мясо – там и волки», – рассуждали специалисты. Наш самолет, словно Змей Горыныч, носился над марями и распадками. Животных считали скрупулезно, нанося их количество прямо на карту. Крутиться в распадках было и сложно, и утомительно. Во второй половине дня залетались настолько, что забыли, где находимся. В такой суматохе, при сплошной морозной дымке немудрено и заблудиться. Тайга она и есть тайга. Тысячи сопок и тысячи рек похожи друг на друга.

С волками первый раз мы так и не встретились. Зато на следующий, в районе реки Омня сразу же столкнулись со зловещей картиной. Восемь волков обложили одного лося. Волки были матерые, с мощными полосатыми спинами, и организованы попарно. Одна пара буквально плыла по снегу впереди лося, зарываясь мордами в снег. Две другие пары продирались по снегу с боков на расстоянии нескольких метров. Четвертая – замыкала эскорт.

Лось обреченно двигался по перепаханной тропе. От него шел пар. Охотоведы, привязавшись веревками, через двери, иллюминаторы открыли по волкам огонь из всех стволов. Серые кувыркались, скалили пасти, рысью спешили в разные стороны, зарываясь с головой в глубокий снег, спасаясь от свинцовой картечи. Мокрый от пота лось черной глыбой стоял средь белого снега, благодарно глядя на неожиданных спасителей. На следующий день в двадцати Километрах от побоища мы обнаружил бурые пятна крови, клочья шерсти, рога и кости. Около 50 километров гнали хищники обреченного лося по глубокому снегу без сна и отдыха на коварную наледь, чтобы наверняка расправиться с могучим животным, способным копытом рассечь череп не только волку, но и медведю. Мы

сообщили в ближайшее стадо о месте пиршества. Пастухи пообещали заложить яд в остатки лося.

Вторая встреча с волками произошла несколькими днями позже при необычных обстоятельствах. В устье реки Северный Уй кто-то заметил оленью упряжку. Откуда она здесь и зачем? Ба, да ведь тут «работают» волки.

– Оружие к бою! – кричит второй пилот Климов охотникам.

– Садись, командир, прямо на них. Сейчас мы их перещелкаем, – потирал руки Саша Крюков.

– Чем щелкать-то? Оружие в Курун-Уряхе оставили, когда забирали больного и почту, – подсказал другой Саша – Котик.

– Да вы что, в своем уме? – возмущался Крюков.

– А ваше оружие? – обратился Саша ко мне.

– Ракетница и деревянная колотушка – весь наш арсенал, – ответил я.

Кто знал про такую стаю. Вступать в драку с озверелой сворой практически голыми руками было бы неразумно, а вернее, безрассудно.

– Влипли! – сокрушался Крюков, – целую машину теряем!

Спикировав, прижимаем волков лыжами к снегу. Звери в панике, оскалив зубы, опрокидывались на спину и отмахивались лапами от нависающих лыж. Сесть прямо на них лыжами было очень заманчиво, но здравый смысл подсказывал – нельзя. Впереди, в полусотне метров, стоит стена плотного тумана, и нам не видно, что за этой стеной скрыто.

Взмываем, делаем развороты. Крупный, худой и хромой на левую переднюю ногу волчара успел достичь берега и устроиться под свисавшую с берега сосну, вмерзшую вершиной в лед реки. Видимо, это был вожак. Высоко задрав кверху морду, он выл, сзывал стаю в безопасное место. Волки гурьбой, как попало, вздымая сыпучий снег, спешили под защиту вожака. Долго мы горевали о такой богатой и так бездарно ускользнувшей от нас добыче. Через несколько дней с Омни пришла радиограмма: «Заберите трофей!» Летим на далекое стойбище, прихватив ящик мерзлой водки (первый волк требует уважения).

Оказалось – огромный волчара пал жертвой собственной жадности, доедая отравленные барием останки загубленного лося. Мы были поражены размерами волка. Весил он почти девяносто килограммов, ширина лба больше 20 сантиметров. Шерсть, набитая густым подшерстком, свалявшимся как валенок, по длине равнялась моей ладони. Когда привезли волка в Нелькан, посмотреть диковинку сбежалось полпоселка. Директор распорядился отправить зверя в районный поселок Аян. Там тоже получилось что-то вроде выставки, но, когда узнали, что волк

отравлен, отказались его принимать. Снова надо было везти мерзлый «сувенир» за двести километров в Нелькан. Звоню Александру Назарову:

– Что делать с этим волком, целый день летаю с ним?

– Слушай, Петрович, может, себе его заберешь? – предложил директор.

– Да я бы не против, но у меня маленькие дети, не дай Бог кожу лизнут ненароком…

Зверь, даже мертвый, был небезопасен. Нашлись, однако, умельцы, сняли шкуру с разбойника, позже по дарили ее уважаемому вертолетчику Виктору Котову.

Наш самолет причинял волкам много неприятностей. Стаи хищников метались по распадкам, пытаясь укрыться от ревущего «зверя», поливающего их горячим свинцом. Заготовленное с осени клыкастой сворой мясо, видимо, иссякло, и они, теряя осторожность, набрасывались на любую пищу. Заглатывали мясо с начинкой яда. Еще пять трупов вывезли мы с реки Дюсмакит. Всех раздолбили вороны, изгрызли соболи и другие мелкие зверьки.

Все живое вымерло в радиусе двухсот километров. Безжизненность и пустота ощущались после очередной посадки. Не выглядывал из-за коряги любознательный соболь. Не каркал с сухостоины разведчик-ворон. Тишина угнетала. Появлялся звон в ушах. Что значит вмешиваться в жизнь природы. Мы чувствовали себя врагами не только волков, но и всего живого.

РОГАТЫЙ РЕЙС

Всякий раз, встречая простоватую, добродушную «тетю Машу» – жену начальника аэропорта Нелькан Николая Соломатина, обязательно влетаю в какую-нибудь невероятную историю. Вот и на этот раз, едва успели со вторым пилотом Володей Вагановым хлебнуть крепкого душистого чаю, как дверь резко распахнулась и с порога раздалось: «На помощь, ребята!»

– Что, горим? – переспросил немного флегматичный Володя.

– Типун тебе на язык! Корова телиться в лес побежала. Замерзнет теленочек, а моего беса черт по дрова унес в лес. Потом, потом чайком побалуетесь.

Тьфу ты, напасть! Выбегаем в коридор, сбиваем в кромешной темноте какие-то бочки, ящики, все это с грохотом валится под ноги, падаем. Выскакиваем во двор – оттаявшие унты мгновенно становятся ледовыми коньками. Утопая по пояс в снегу, идем по борозде, пропаханной коровой.

Наконец, чертыхаясь, в густом разлапистом ельнике замечаем черный дрожащий комочек новорожденного. «Мамаша», завидев знакомые кокарды на шапках, приветливо промычала. Присматриваюсь к малышу и нахожу в нем что-то знакомое. Где-то я уже видел и вот такую же мордашку, и этот внимательный, изучающий тебя взгляд. Обернулся в тете Маше и хлопнул себя по лбу. Как же! Ведь это я прошлым летом привез сюда папашу теленочка. Помнится, как узнал от начальства, что придется прихватить на борт быка весом с полтонны, – не поверил. Да и пытались у нас уже переправить злыдня по воздуху. Экипаж Вячеслава Любовцева в воздухе принял настоящую корриду с племенным быком, который, разбив радиостанцию, принялся за экипаж. Садились куда глаза глядят. Разбили вдребезги самолет и сами месяц пролежали в больнице, а быку хоть бы что.

Но Любовцев летал над равниной, а нам лететь над тайгой и горами. Поглаживаю пистолет – если что, придется дырявить лоб этому верзиле, не прощаться же с родственниками ради рогатого племени! Правда, в подмогу дали мне вторым пилотом Володю Масунова – отрядного красавца-богатыря. Мол, если что, потягается силой с бычарой. Не нравилось мне все это.

Оформили документы. Бык спокойно, в каком-то раздумье, стоял у самолета. Открыли грузовую дверь, подставили доски, повели по ним «пассажира» вместе с сопровождающим мужичком. В салоне приготовили сено – пусть жует, лакомится, только не дурит. Ну, а для страховки привязали его проволокой за рога к кольцам в полу. Взлетели. Бык забеспокоился, лег на пол. Еще

немного времени прошло – чувствую непонятную качку. Вроде, не должно ее быть. Не может же бычара стоять да раскачивать самолет. Зачем ему?

Выхожу в салон. Смотрю, а у Миши (так его звали) глаза налиты кровью. Ворочает могучей шеей, норовя петли вырвать из пола. Туда-сюда. Того и гляди, не то что петли, днище самолета вот-вот вырвет. Осторожненько подхожу к Михалычу, развязываю, жду, что дальше будет, кляня себя за уступчивость – ведь могли же отказаться от такого «пассажира».

Откровенно говоря, было не совсем ясно, что предпринять, если этот чертяка надумает заглянуть в пилотскую кабину. Миша оказался благодарным. Едва освободили его от пут, как тут же склонил буйну голову на бок и сладко засопел. Через четыре часа приземлились в Нелькане. Зарулил на стоянку.

Тетя Маша первой заглянула в фюзеляж, радостно (хороша радость!) воскликнула: «Жениха привезли!» Жених храпел и не думал покидать самолет. К самолету сбежалось полстада коров. Буренки мычали, к двери лезли напропалую, а мы никак не могли выдворить бедолагу, видимо, сильно укачанного долгим перелетом.

– Володя, разгоняй это наглое стадо, иначе они самолет разнесут, а я попробую водой его окатить.

Вода подействовала отрезвляюще, и «тихоня» нехотя покинул самолет, к всеобщей радости нашей и буренок.

ХРЮШКИ В ВОЗДУХЕ

Перевозили мы на «Антоне» собак, быков, лошадей, кошек, цыплят, не говоря уж про золото и драгоценные камни. Прочитав заявку на полет по маршруту Николаевск-Бриакан-Дань, поняли, что самолет превращался аж на целых четырнадцать часов в летучий свинарник.

В Бриакане золотодобытчики пообещали быстро отловить породистых хрюшек для артели «Восток». Наконец груз подвезли. Шесть свиней в клетках и крупный хряк, украшенный черными пятнами. Разместили их так, что хряка с боков, сзади и сверху окружали подруги. Надежно закрепили веревками и, подняв тучу пыли, взлетели курсом на север.

Через сорок минут полета север закрылся туманом, а южные аэропорты один за другим закрылись боковым ветром. Ничего не оставалось делать, как прямиком развернуться на Николаевск-на-Амуре.

Свиньям, видимо, не понравились наши маневры. Они заволновались. Над поселком Херпучи перебранка хрюшек переросла в душераздирающий визг. Открываю дверь пилотской и вижу, как свиньи из верхней клетки поливают хряка. Неслыханная дерзость, и он, яростно крушит клыками доски, кусает обидчиц за ноги.

Пока я думал, что делать, одна клетка разлетелась в щепки и хрюшка свалилась в пролом, уселась на хряка, потешно держась согнутыми передними ногами за край клетки. Жуткая обида привела хряка в бешенство Он кусал подруг так, что те визжали несусветно. Ему никак не удавалось освободиться от наездницы приличного веса.

Усмиряю разъяренную скотину металлической струбциной, но тщетно. Самолет ходит ходуном. Если не выдержат задние доски, стадо вырвется на простор, создастся предельно допустимая задняя центровка, и нам каюк.

Виктор переживает. Он пилотирует с левого пилотского сиденья. Я даю ему тренировку перед вводом в строй командиром.

Горшков был снят с летной работы, и вот почему. Взлетал Виктор в поселке Богородск с пассажирами на борту. Самолет был допотопной конструкции с уменьшенной площадью стабилизатора. Один пассажир самовольно сместился к 15-му шпангоуту вместе с чемоданом рыбы. Этого вполне хватило, чтобы самолет вышел на закритические углы атаки и рухнул на жилой дом.

В таких случаях летчик бессилен что-либо сделать. Горшкова спас тогда счастливый случай – незастегнутые привязные ремни. При ударе о крышу дома его выбросило через верхний фонарь кабины в огород. Самолет горел. Второй пилот висел невысоко от земли в полузадушенном состоянии. Вот вам и ремни безопасности! Рядом стонал приваленный забором хозяин дома. Старичок днем раньше выписался из больницы и вышел утречком подышать свежим воздухом, а тут сверху самолет, да колесом по голове. Хорошо, что не насмерть.

Виктор бросился освобождать второго пилота, а затем вместе – вытаскивать пассажиров. Помогали прибежавшие жители. Последней выкарабкалась из-под развалин бабушка – хозяйка дома, вся в саже с обезумевшими от страха глазами.

Деду авиаторы отстроили хороший дом. Виктору авария стоила шести месяцев тюрьмы и снятия с летной работы. Досталось и ремонтникам за то, что площадь стабилизатора увеличили только на бумаге.

А пока мы соображали, как усмирить свиней. Если тянуть штурвал на себя и резко отдать от себя до упора, на миг возникнет невесомость. С подобным эффектом хрюшки не встречались и моментально притихли.

Кое-как доползли до Амура. Прямо под нами барахтался в волнах теплоход «Поярков». На палубе полно людей, и все смотрели на наш визжащий самолет, а может нам так казалось! Немножко было стыдновато, за себя, подумают – летчики сбесились. С большим облегчением касаемся колесами бетонки аэродрома Николаевска. На рулении бой разгорается с новой силой.

Заруливаем на дальнюю стоянку подальше от глаз людских. Но не тут-то было! К нам спешит начальник АТБ Александр Константинов. Суровый с виду, но добрый в душе, Ильич пока еще не знал, что я натворил. Жара и жуткая вонь от самолета окончательно вывели его из равновесия.

– Ты когда будешь летать, как все люди?

– Саша, не бушуй. Командир объединенного договорился со старателями развести свиней в нашем аэропорту.

– Забирай свое вонючее стадо и гони домой, пока они не сгноили мой самолет, – не сдавался Константинов.

– Родной, этих хрюшек беречь надо. Мы вызвали пожарную машину. Сейчас они душ примут, а завтра повезем их дальше, – успокаивал я Ильича. И пошли мы в ресторан договариваться насчет пищи для наших подопечных.

Свиньи мирно похрюкивали. Поняли, что грозный начальник и из самолета вышвырнуть может. Целых десять дней помогали

мы старателю Сергею носить бадьи с отходами, иногда пасли свиней на аэродроме.

В службах над нами потешались – одной свиньи недосчитались.

– Свинья заболела и сдохла. Мы ее закопали, – объяснял Сергей, но Виктор был непреклонен.

– Покажи могилу, будем делать вскрытие и составлять акт по всей форме.

Сергей признался, что рассчитался мясом с техниками за охрану ночью и уборку самолета по утрам, вручив нам расписку вместо съеденной хрюши.

Наконец-то перелет в Дань, где наш буйный хряк устроил погром местным свиньям. Настроение было приподнятое: мы отделались от ужасного «пассажира». Начальник участка Валентин Чеботарев присмотрелся повнимательней к меченому деспоту и решил быстренько от него избавиться.

– Петрович, заявки подпишу хоть на восемь часов, только, ради Бога, избавь меня от басурмана – взмолился Валентин.

– Куда же его везти, может назад в Бриакан?

– В Белькачах семьи стали единокровные, вот туда и отвези его, да не проговорись о его нравах, – наставлял меня Чеботарев.

– Хорошо, Валентин, грузи, – сдался я.

Часа полтора мы, человек пятнадцать, гонялись за бешняком, чтобы погрузить его в клетку местной, усиленной конструкции.

Четыреста километров отмахали мы с Виктором к берегам реки Алдан. После приземления, отрулили в противоположный конец длиннющей полосы и выпустили из клетки почти метрового роста, поджарого, пятнистого дьявола, который изрядно нам поднадоел. Стадо, голов в пятьдесят, паслось на другом конце аэродрома. Сославшись на дефицит времени с отцом начальника артели Зубовым, быстренько застрелил из карабина замену привезенному хряку, загрузил в самолет неразделанную тушу и улетели в Дань к Чеботареву.

Через год наши ребята завозили породистых поросят в авиаотряд Николаевска-на-Амуре. Свиноферма авиаторов гремела на всю округу.

КОНИ НАД ДЖУГДЖУРОМ

Наш полет проходил над обширным Тугуро-Чумиканским районом, громадным по площади, но состоящим всего из четырех поселков: Тугур, Тором, Чумикан, Удское, расположенных друг от друга от 60 до 145 км.

Горные массивы района упираются в заливы Охотского моря. Заливы: Николая, Ульбанский, Тугурский, Удская губа глубоко врезаются в долины рек: Усолгино, Тугур, Тором, Уда. Район богат рыбой, дичью, лесом, полезными ископаемыми, которые исследованы далеко не полностью.

Разведкой ископаемых в этом районе начала заниматься Удская экспедиция с 1963 года, построившая новый поселок и аэродром на сопке реки Уды. Начальник экспедиции Рожков, мужчина энергичный, деловой, относился к разряду людей, вызывающих симпатию и доверие с первого знакомства. Попросил он нас перебросить лошадей в отдаленные партии на самолетах АН-2. Рожков согласие получил.

Нам пилотам, приходилось возить все что угодно, полетать с лошадьми – дело опасное. Перевозки животных в горной местности чреваты сильными болтанками. Лошади могут испугаться, сместиться назад, в хвост самолета, и авария неминуема. Трудности сопряжены с подбором посадочных площадок с воздуха, где не обойтись без резких эволюции, воздействующих на организм людей и животных самым плохим образом.

Лично мне возить лошадей никогда не приходилось и, завидя впереди по курсу серую полоску аэродрома Удское, на душе стало тревожно. Первым на аэродроме встречал нас замначальника экспедиции Золотев, кряжистый, лет сорока мужчина с присущей геологам расторопностью, с готовыми документами в руках.

– Здорово, друзья, получите заявки, лошади ждут вас на реке Лимну.

– Где же находится такая река? – спрашиваю Золотова.

– Вон там! – махнул Золотов куда-то на запад здоровенным кулачищем. – У вас на карте ее нет, – улыбаясь добавил он.

Тут я вспомнил просьбу командира самолета Дементьева, летевшего мне навстречу, прочитать записку на столе в пилотской комнате, расположенной в деревянном домике тут же на аэродроме.

«Снова что-то придумал старый хитрый лис», – подумал я не без иронии.

Со сворой окруживших меня добродушных собак тороплюсь в

пилотскую. На столе лежит обрывок газеты с красочно начерченным маршрутом полета от реки Шевли до реки Лимну, где Ефим не поленился нарисовать лошадь. Доходчиво, ничего не скажешь! Расстояние небольшое и полная ясность. Прячу бумажку в карман и снова, в сопровождении лохматого общества, гребу по снегу унтами к самолету.

Рядом лихо разворачивается на лыжах самолет АН-2. Из фюзеляжа вываливается весь в сене от шапки до унтов Вадим Балобанов.

– Здорово, Рябуха! Ты видишь на кого я похож? Конюх я, а не летчик! – расставив в стороны руки, смотрит на меня Вадим.

Рябухой называли пилотов сильных, выносливых, в честь бортмеханика ИЛ-14, богатырского телосложения человека, скромного и работящего.

Из самолета Вадима летели тюки сена, это усердствовал второй пилот.

– Приехал, Федорович, тебя заменить, лети домой на медкомиссию. После здешней работы, надеюсь, не найдут в тебе ожирения, – говорю Вадиму.

– Ну, спасибо, хоть отдохну немного, а ты тут смотри повнимательней, не лезь на рога, да чтоб лошади не раздолбили твой аэроплан. Они одичали в тайге да ужаса, шарахаются от самолета, как черт от ладана, – напутствовал меня Вадим.

– Спасибо за добрый совет, – отвечаю другу.

Геологические партии были разбросаны по всем многочисленным рекам и озерам Джугджурского хребта, а вся тяжесть работы легла на плечи малой авиации, главной базой которой становился аэропорт Удское. Словно шмели в знойный день, летом и зимой жужжали самолеты и вертолеты по горным урочищам и распадкам, стремясь удовлетворить запросы заказчика. Возили буровое оборудование, бензин, продовольствие, одежду и животных.

Для лошадей надо было сооружать в фюзеляже клетки, но доски слишком утяжеляли вес конструкции и о дальних рейсах думать было нечего. На обратный путь не хватило бы горючего.

Запас горючего в здешних краях являлся запасом жизни. Близость Охотского моря и сильнейшие морозы на суше создавали свой микроклимат, не поддающийся никакому прогнозированию. Запасные аэродромы располагались на удалении до 400 км и далее. Заправка под пробки в этих краях считалась нормой, а самолет АН-2 слыл экономичным и дешевым вездеходом. При полной заправке самолет мог лететь восемь часов без посадки, а то и все девять, имея на борту до полутора тонн груза. Это что-то значит! Самолет мог летать на колесном

шасси, лыжах, поплавках и, образно говоря, мог садиться где попало. Стоимость одного часа полета была в несколько раз дешевле вертолета. Экспедиции смело прокладывали белые зимние дороги-зимники по всей тайге от Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, Алдана, Якутска. Частенько нам приходилось искать пропавшие колонны машин по всей безбрежной суровой тайге. Оказывать помощь попавшим в беду мужественным людям. Все мы занимались одним делом – укреплением устоев нашей Родины.

Лошади нужны были геологам для бурения шурфов. Без них обойтись было просто невозможно, но как доставить их на большие расстояния? Решили клетки заменить веревками, в крайнем случае применять оружие.

Взвесив все за и против, взлетели и взяли курс на запад над широкой долиной реки Уды. От устья реки Шевли с креном уходим вправо, отбросив за ненадобностью карту под сиденье и, как в песне «А мы идем по абрису…», улетаем за обрез карты на север. Теперь все внимание на левый берег реки, чтобы не промахнуть единственный домик геологов с «дикими» лошадьми.

Вскоре по дымку из трубы замечаем занесенный снегом маленький домишко. Определив направление ветра, заходим на посадку, на узенькую речку Лимну. Места для нашего АН-2 вполне достаточно. У лунки во льду воткнута пешня с развевающимся красным флагом. К лунке и подруливаем.

Геологи подтаскивают сходни в виде лесенки с поручнями и подводят двух приземистых лохматых лошадей белой масти с красными пятнами. Лошади добродушно смотрят на нас, не проявляя признаков беспокойства. Начали заводить их в самолет, а они уперлись в снег ногами и ни с места. Достаю из кармана сахар и подношу под нос белому мерину. Он смел с руки сахар губами и смело пошел за мной. Я пятился задом в фюзеляж говоря мерину самые нежные слова, какие только знал. Барон (так звали мерина) заглянув в фюзеляж, осмотрел его с привередливым видом и попятился назад.

– Толкайте его сюда, – кричу геологам.

– Он лягаться умеет, – отвечают они мне.

– Толкайте под зад, он смирный, – убеждаю их, позабыв, что они его знают.

Барон, вытягивая шею за сладостями, все-таки вошел в грузовую кабину. Подруга Барона побоялась остаться без друга, на удивление резво вбежала в самолет.

Загрузить двух лошадей в самолет за пятнадцать минут для нас было огромной радостью. Увязав «пассажиров» веревками, наказав сопровождающему стрелять в случае чего, только не в

нас, взлетели и легли курсом на Удское.

Ветер свистел по широкой долине реки Уды в сторону моря и, словно щепку, нес наш самолетик мимо гор к Охотскому морю. Дверь пилотской кабины оставалась открытой для контроля за животными, но и они не оставили нас без внимания. Поняв, что зла им никто не желает, а в карманах пилотов водятся сладости, белый мерин просунул свою голову к нам в кабину, шлепнул губами по моей щеке (нашел друга!), и вопросительно уставился мне в глаза, словно хотел спросить: «Что ж ты, заманил в эту гремящую, пахнущую соляркой и другой гадостью железную клетку да позабыл кормить печеньем?».

– Без печенья, дорогой Барон, ты схрумкал. Больше нет, – говорю ему поглаживая по мордашке, а сам боюсь, как бы чего не натворил в кабине своей головой.

Мерин оказался на редкость любознательным и удивительно спокойным. До самого приземления изучал глазами мигающие лампочки, дрожащие стрелки приборов и ласково терся о мое плечо – видимо, хвалил за приятное путешествие.

После заруливания и выключения двигателя лошади выпрыгнули на свежий воздух и пошли жевать сено как ни в чем не бывало.

Погода стояла ясная, теплая по-мартовски. От белизны снега ломило в глазах. Мне понравилось летать с лошадьми – интересно и спокойно.

К самолету подбежал Золотой:

– Зачем лошадей выгрузили? Их надо везти на речку Авлаякан, – удивляется он.

– Почему же вы нас не предупредили? – спрашиваю я.

– Простите, но мы сами об этом только что узнали, – опомнился Золотев.

– Ваши лошадки весь наш НЗ слопали, – шутя обращаюсь к геологам.

– Вон мешки и ящик с печеньем и сахаром, берите сколько хотите, только отвезите их отсюда.

Беру пригоршню кусочков сахара и подхожу к Барону. Мерин, завидя сахар, трусцой направился ко мне, за ним последовала и Зорька. Не в пример иным пассажирам лошади культурно вошли в салон самолета. Взлетаем и направляемся к синеющим вершинам Джугджурского хребта.

Преодолев 160 км за 55 минут, наш самолет парил над горно-ледяным царством. Реки, бегущие с отрогов Джугджура, разлили свои воды по широким долинам, превратив мари в ровные ледовые просторы с вмерзшими в ледяной панцирь елями и березами, присыпанными серебристыми иголочками снега. Всюду

виднелись следы зайцев и соболей, росомах и других незнакомых зверей. В такой безлюдной и богатой растительностью местности им не жизнь, а благодать.

С утра в этом районе летал Владимир Трутнев, опытнейший ас, а вон и его самолет стоит у кромки леса. В наушниках раздается его голос:

– Садитесь южнее наших следов, а то тут водичка надо льдом имеется! Тормоза примерзнут и чего доброго на нас нарулите!

– Понял вас, спасибо, – отвечаю Володе и захожу на посадку без всякого сомнения насчет безопасности приземления.

Останавливаемся метрах в трехстах от самолета Трутнева, и, пока второй пилот разбирается с лошадьми, я спешу к Трутневу уточнить дальнейший ход работы.

Трутнев был пилотом-инструктором, потому в таежных условиях не мешало лишний раз посоветоваться с опытным товарищем. Иду по свежему ледку, припорошенному снегом, опасаясь рухнуть в какой-нибудь провал, наслаждаясь красотой и тишиной. До слуха доносится отдаленное тявканье.

«Уж не почудилось ли в звенящей тишине?» – подумалось мне.

Всматриваюсь и вижу несущийся на меня черный клубок, появившийся из-за крутого поворота реки. Черный ком, приближаясь, расстилается по льду, превращаясь в видимых невооруженным глазом собак, больших и маленьких.

«Бежать назад к самолету, – мелькнула мысль, – «стыдно, да и поздно». Отбиваться тоже нечем: не удосужился взять с собой ни пистолета, ни ракетницы, а к собакам с детства страх питаю.

Когда-то рядом с нашим домом была овчарня и охраняли овец от волков, которых в послевоенные годы был» множество, здоровенные черные Жучка и Дозор. Они имели хобби набрасываться на всех, кто мимо ехал или шел. Нес как-то я с мельницы уклунок муки и попал под их зубы. Братец с сестрой так разделали меня, что в мешке оказалось больше снега чем муки, а от фуфайки получилась безрукавка. С тех пор в самой безобидной шавке виделись мне Жучка или Дозор. А ноги сами включались на высшую скорость.

В тайге форма заставляла быть мужественным, да и под руками не было ни полена, ни куска льда чем можно было бы отмахнуться, разве снять собачий унт и запустить в сородичей. Такая свора может и унт разодрать и ноги обкусать. Машинально лезу в один карман, там ключи, в другой – печенье. Спасибо лошадям, не все съели. Бросаю печенье перед собой, но поздно. Одна белая элегантная лайка вырвалась вперед стаи, резко крутанулась на 180 градусов мордочкой к стае, разбросав

задними ногами печенья, вкатилась ко мне под ноги и так грозно зарычала, оскалив белые, острые зубы, что свора собак ринулась от меня врассыпную, затем псы, хрипло рыча, двинулись снова на меня. Особенно остервенело буйствовал крупный черный пес с обвисшими, свалявшимися, грязными лохмотьями шерсти. Моя добровольная защитница успевала вращаться вокруг меня и быстро охладила пыл рассвирепевшей стаи.

Я стоял ни жив ни мертв. Дикая орда уселась на почтительном расстоянии, а белая красавица лайка ласкалась, облизывая мои руки. Я обнимал и гладил симпатичную спасительницу, узнав в ней Стрелку геолога Димы Степуры, нашего давнего друга.

Стрелка летала с нами во многие места вместе со своим хозяином и знала нас лучше, чем мы ее. Однажды Стрелка проявила настоящий героизм, обкусав медведю уши, когда косолапый предательски напал из-за завала на Дмитрия, ехавшего верхом на олене. Олень был убит наповал, а Диму медведь подмял под себя и загрыз бы, не окажись рядом надежного друга Стрелки. Она яростно сражалась с огромным зверем, пока Диме не удалось высвободить левую руку, достать наган и разрядить обойму в людоеда. От той встречи у Димы осталось на память слабое заикание. Сейчас его коренастая фигура маячила рядом с Володей Трутневым, и они озабоченно наблюдали за собаками, собравшимися из разных партий в стаю и принявшихся озоровать. Тогда-то и попал я им под руку, а может – лапу.

Оправившись от испуга, стараясь показаться храбрым, подхожу к геологам, где идут горячие дебаты с Трутневым. Тепло здороваемся, на миг прерывая споры.

– Вот полюбуйся на этих друзей, – говорит Трутнев, – нет чтобы сразу везти лошадей с Лямны на Немуй, так нет, сначал перетащи их через перевал, выгрузи на Авлаякане, потом снова мучайся грузи и снова карабкайся на перевал! Это ж издевательство!

– Братцы, вы повезете совсем другие партии, а лошади у них свои. Наши белые и трудяги, а их гнедые и лодыри, может быть. Улавливаете разницу? – убеждал нас Степура.

«Грузить третий раз за день лошадей – хлопотное дело, – думал я, – но с другой стороны Дима прав: менять, не глядя, лошадей, никто не согласится. Возмущайся, не возмущайся, а грузить надо».

Мы находились в месте впадения реки Авлаякан в реку Маймакан. Впереди слева поблескивали грандиозные вершины горы 2264 метра. Великолепное сооружение природы, упершись

вершинами в синее небо, устрашающе свисало над нами отвесными скалами. От горы веяло холодком. Жутко смотреть на гору снизу и неприятно сверху. Летишь над ней на высоте 2700 и сердце замирает – лыжи проходят буквально рядом с разломами скал вершины. Что-то не то в измерениях высот – уж больно большая разница в показаниях истинных высот по прибору.

– Есть ли какая живность на этой горе? – спрашиваю Диму.

– Сейчас узнаете, – улыбается начальник партии.

Из-за поворота реки Маймакан показалась упряжка лошадей.

– Обед прибыл, – поднимая ведра с пахучим горячим мясом, объявил бородатый кучер. – Отведайте архарчиков вон с той горы, – показывая на скалы, улыбался приехавший геолог.

– Как же вы их заарканили? – спрашиваю его.

– Трудное дело, собаки помогли выгнать на дистанцию выстрела. Летом на горе холодно даже в фуфайках.

За год убил всего нескольких старых баранов, молодняк и ярок не трогали, так что фауну не нарушили – действовали по-хозяйски, – рассказал геолог.

Мы похвалили рачительных таежников и принялись уплетать жирные куски дикой баранины. Собаки крутились рядом дожидаясь заветной косточки. Мы с Трутневым тут же за обедом обсудили детали полета через перевал и место посадки на реке Немуй.

Вторые пилоты занялись погрузкой лошадей, которые ни на хитрости, ни на сладости не поддавались. Начинался второй час борьбы нервов. И тогда мой второй пилот Иван Курьятов схватил жердину, бросился за непослушной лошадью, пытаясь ударить ее побольней. Кобыла была привязана веревкой к сосне и убегала от Ивана по кругу, с перепугу быстро набрала скорость обозлилась увидя дубину Ивана. Иван быстро сообразил, кто за кем гонится, бросил жердину, упал на лед и покатился под самолет. Лошадь тоже упала на скользком льду, вытянула шею, оскалив зубы, норовя кусануть Ивана за штаны. Кобыла заскользила вслед за Иваном под крыло самолета, больно ударилась о кронштейны подвески закрылков, дико заржала, опрокинулась на спину, лягнула задними ногами так, что от закрылков клочья полетели. Все, наблюдавшие потешную сцену, громко смеялись, позабыв обо всем на свете. Хохотал и я, пока кобыльи копыта не показались в пробитых дырах нового закрылка. Иван бежал к лесу, лошадь за ним, а ветер трепал на крыле обрывки перкали.

«Вот так загрузились! Если каждая лошадь разломает по закрылку, то к концу месяца летать будет не на чем», – с грустью думал я.

Окончательно выбившись из сил, нам удалось заманить в

самолет двух лошадей, а одного норовистого мерина бросили на произвол судьбы. Позже Юрий Бойко пытался вывезти мерина на вертолете и потерпел неудачу. До поздней зимы одичавший мерин бродил по тайге с сильно отросшими копытами, по рассказам оленеводов, а потом исчез невесть куда.

В тот злополучный день мы с Иваном колдовали над закрылком, а геологи продолжали бросать в самолет спальные мешки, палатки. Кое-как затолкнули черного пса и серого полосатого кота. Под конец усадили с этим разношерстным сбродом худощавого, маленького роста сопровождающего с древним ружьишком. Смотрю на притихшего сопровождающего и думаю: «Взбунтуются лошади – он с перепугу из самолета выпрыгнет», но говорю ему ободряющие слова. Ивана клеклый вид мужичка тоже озадачил и он спросил его:

– Берданка-то стреляет?

– А кто ее знает, не пробовал, – простодушно ответил он.

– И не пробуй, а то нас поубиваешь. Вот топор, им и отбивайся в случае чего.

Иван сунул геологу ржавый топор, который тоже лет десять никто не точил. Наконец, убедившись, что все для безопасности полета сделали, вытираем мокрые от пота головы и занимаем рабочие места за штурвалом самолета. Володя уже взлетел. На взлет выруливаем таким курсом, чтобы взлетать в сторону перевала и лишний раз не выполнять развороты. Лошади пока спокойны.

Плавно отрываемся и левым доворотом переводим самолет в набор высоты. Вокруг – частокол острозубых пик, устремившихся ввысь, впереди – путь нам закрывает гряда мощных кучевых облаков, словно черной шторкой закрывающая перевал.

До Джугджура рукой подать, однако безопасная высота должна быть не менее 2500 метров, и на груженом самолете набрать ее не просто. Пройти сверху кучевки немыслимо, так как огромные серые кучи облаков простираются вверх тысяч до пяти, а может и выше. С обеих сторон хребта ясная погода. Остается одно: на безопасной высоте, пилотируя по приборам, проткнуть облачный заслон и сразу же приступить к снижению на реку Немуй. Инструкция разрешает летать при трехбалльной облачности. Эту гряду облаков можно считать за один балл.

Увеличиваем угол набора высоты. Лошади сразу дали о себе знать – начали бить копытами об пол. Оборачиваюсь и вижу, что весь подстеленный брезент они сгребли под задние ноги. На копытах полушары льда, и стоять на них лошадям невероятно трудно. Задрав нос самолета, мы создали горку, с которой животные все время скатывались к хвосту самолета. Создаю

пикирующий момент отжатием штурвала от себя, чтоб животные сместились вперед, а Ивану приказываю отбить лед с копыт, иначе нам не поздоровится. Иван побежал к сопровождающему за топором и, оказавшись между боками лошадей, вдруг закричал по весь свой хриплый голос. Лошади уперлись ногами в борта самолета, вогнув внутрь животы, пытались раздавить своего обидчика. Не ожидали мы, что лошади такие злопамятные.

Резкими эволюциями заставляю их расслабиться. Получив свободу и взяв топор, Иван машет им перед мордами лошадей. Они, понурив головы, молча слушают нравоучения, затем спокойно дают возможность отбить с копыт лед и подстелить под ноги брезент. Мир восстановлен, можно набирать высоту.

На безопасной высоте, не найдя в черной стене облаков ни окон, ни просветов, убедившись по радио, что и Ефимович пробивается к морю тем же методом, направляю самолет в жуткую коловерть облакообразования.

Становится темно, как в погребе. Стекла покрылись матовым льдом. Минут через пять последовал сильный удар воздушной струи. Самолет стал на дыбы и, через мгновение, неуправляемым куском железа повалился вниз.

В ушах заложило от резкого снижения. В салоне царила полная невесомость. Прибор скорости показывал: 120 км, 90 км, 60…

Резко даю двигателю взлетный режим. Винт взревел на последних нотах. По кабине забарабанили куски льда, сорванные с лопастей. Заржали и забили копытами лошади, протяжно завыл пес, а душераздирающее мяу-у-у рыжего кота дополнило забавную какофонию в кромешной темноте падающего в горах самолета.

Крики животных на психику давят, но вывести летчика из равновесия практически невозможно, если он выполняет задание. В полете все сознание подчинено долгу бороться с любой сверхсложной ситуацией спокойно, грамотно и до последней секунды.

Сотни метров высоты одна за другой слетали с высотомера. Потеряно семьсот метров, а самолет продолжает сыпаться. Скорость начала расти до 150 км/час, 200, 250, 300… Ага, все ясно – отказал прибор скорости в результате обледенения датчика трубки ПВД. Обогрев трубки был включен заранее, однако обледенение оказалось сильнее. Не обращая внимания на шалости прибора скорости и крики животных, пилотируем по авиагоризонту. Снижение самолета прекратилось, видимо, перевал пройден и высоты еще достаточно, чтоб не столкнуться с вершинами перевала, это подтверждает радиовысотомер.

Причин для паники у нас не было. Через некоторое время неожиданно вырываемся из черного ада на яркий солнечный свет. Под нами река Немуй, перед носом голубеет Охотское море. Короткая, но яростная схватка с Джугджуром окончена. Оборачиваюсь в фюзеляж и вижу странную картину: лошади, словно кенгуру, опустив передние ноги, упершись головами в потолок грузовой кабины, в буквальном смысле слова, сидят на веревках. Может, эти позы не понравились коту с собакой, что они так раскричались, а скорее всего – невесомость подействовала на организм животных и они запаниковали, нагоняя и на нас суеверный страх. Когда вырвались из чрева облаков, все разом притихли.

Отжимаю штурвал настолько, чтобы пол грузовой кабины наклонился вперед, лошади невольно опускаются на передние ноги.

Пока снижались в вираже, присмотрели хорошую площадку, и благополучно приземлились.

Дрожащий от холода или страха сопровождающий поклялся больше с таким обществом не летать. Наши злоключения не закончились – на другой день со льда пропал привезенный груз.

– Кому нужны кирзовые сапоги, другой хлам, – возмущались геологи.

Курьятов пошел поискать воды для питья и пропал. Организованными поисками нашли его на дне протоки подо льдом, куда он провалился в пустоледье.

Без нашей помощи выбраться не мог. Там-то и обнаружилась пропажа. Иван с кусками льда грохнулся к росомахе в лежбище и, приняв ее за медведя, чуть дар речи не потерял. Росомаха сбежала, а мой второй держался поближе к самолету.

Всякое в тайге может случиться. И в воздухе тоже.

ГОРЕ-СПАСАТЕЛИ

Ранним, теплым солнечным утром летели на Шантарские острова командир самолета АН-2 Николай Коржов и второй пилот Владимир Трутнев.

Они никак не предполагали, что с ними может что-то случиться. В конце июня в бассейне Охотского моря стоит такая погода, что душа радуется – ни болтанки, ни тумана, ни грозы. От скуки аж дремота одолевает. Вдали синеют горы хребтов, под ногами зеркало воды. Залив Николая и Ульбанский залив будто вымерли, даже ряби нет на морской глади. Стоит чаша морская – не шелохнется.

Мыс Укурунру напоминает нож сапожника, глубоко вонзившийся в Охотское море. Его угрюмый вид привлек внимание Володи. Недалеко от мыса второй пилот увидел странную картину.

– Мать честная, да то лодка тонет! – обратился он к командиру.

На чистой водной глади перевернутая вверх дном посудина пускала дым.

– И правда тонет. Нас увидели и подают сигнал дымовой шашкой, – подтвердил Коржов. Над тонущими время от времени поднимались темные шлейфы.

– Надо посмотреть, может, чем поможем, – решил командир и ястребом ринулся со снижением на помощь погибающим.

По рации сообщили в Николаевск-на-Амуре о бедствии морского судна в районе мыса Укурунру. Руководитель полетов, старый бывший ас Михаил Казанов разрешил экипажу осмотреть место происшествия и результаты доложить. Чем ближе подлетали к тонущему судну, тем отчетливее просматривалось грязное, в ракушках, днище, видимо, слишком старого морского баркаса.

– Откуда же летит дым и почему не всплывают люди? – рассуждали пилоты. Тем временем самолет снизился почти до самой воды и до баркаса было рукой подать.

– Да это же субмарина! – воскликнул Владимир.

– Точно она! – подтвердил Николай.

Лодка резко опустила нос, зарываясь в морскую пучину. Хвост приподнялся вертикально почти до уровня самолета. Экипаж был удивлен размерами хвостового оперения, превышающего размах нижних плоскостей самолета. Пока экипаж дивился конструкцией, рули резко изогнулись и так ахнули по воде, перед самым носом самолета, что весь он был накрыт

водяным месивом. Только теперь до экипажа дошло, что за тонущую субмарину они приняли здоровенного кита.

Двигатель зачихал, закашлял. Высоты никакой, а до берега километра полтора.

– Господи, хоть бы дотянуть! Не садиться же киту на спину, – молил Бога экипаж.

– 4793, что с катером? – допытывался любознательный Михаил Иванович.

– Что ему передать? – спрашивал второй у командира.

– Передай, чтоб отстал от нас, если не утонем – прилетим, сами расскажем, – отвечал вспотевший Коржов. – И еще передай, что дурак я старый, – самокритично добавил командир, шуруя альвеером, чтобы движок не заглох совсем.

Руководитель полетов замолчал, а двигатель заработал нормально. Набрав метров тридцать высоты, увидели вокруг мыса полукруг китов-исполинов, лежавших прижавшись друг к другу, словно такси в Домодедово на стоянке. Фонтаны брызг от серых туш летели в чистое утреннее небо.

Двигатель заработал ровно и устойчиво, радуя самозванных морских «спасателей», опростоволосившихся по доброте душевной и чуть было не угодивших на дно морское.

«Тонущий» как ни в чем не бывало, в гордом одиночестве, продолжал барахтаться посреди залива. Шельмец, да и только!

ПОЖАР В ТУМАНЕ

Туман надвигался бесшумно и быстро, охватывая своими лохматыми космами скалистый берег моря да жалкие корявые деревья, стволы которых покрыты чешуйчатой корой вперемежку с зеленым мхом. Туман полз на сопки, завоевывая метр за метром. Переднюю его кромку растворяла суша своим теплом, но тепло вскоре иссякло, и холодные волны тумана растекались дальше и дальше. Аэропорты закрывались один за другим.

Горе тем экипажам самолетов, которые не успели приземлиться вовремя. Сверху вид суши преображался. Местность становилась неузнаваемой, а горючего в баках, как говорится, кот наплакал.

Под праздник День Победы девять самолетов АН-2 роем кружили над поселком Чумикан, треугольником прилепившийся к каменистой косе, упирающейся северным концом в берег реки Уды, а восточным – в воды Охотского моря. Сам районный центр и часть ВПП вместе с диспетчерской вышкой были наглухо закрыты плотным слоем тумана с моросью, и лишь часть посадочной полосы с западной стороны каким-то чудом все еще светилась в лучах заходящего солнца.

Диспетчер Садовников что-то «крякал» в микрофон, но экипажи самостийно устанавливали очередность захода на лосадку, приземлялись у торца полосы, мгновенно исчезая в беспросветной мгле. Куда командиры рулили и как рулили-сверху трудно было понять. Под колесами груженых машин проминалась галька, сочилась вода, но насыпной грунт пружинил, выдерживая тяжелые самолеты. На стоянке оказались три военных самолета, следующих на Камчатку. И так места мало, а тут еще гости!

Наш самолет и самолет Володи Сеничкина были загружены взрывчаткой до золотарской площадки Етара, и на стоянке оставаться было небезопасно, потому мы решили отрулить их подальше от остальных самолетов и аэропорта, да и инструкция требовала удаления от жилых построек на четыреста метров. А ну как кто-нибудь подожжет аэропорт! Дураков везде хватает. У начальника аэропорта набрали авансов, узнав, что 9-го мая полеты запрещены, и двинулись на отдых по трехкилометровой булыжной тропе.

На следующий день утром провели торжественное собрание. В президиуме рядом с предрайисполкома Торонец восседал наш начальник аэропорта и майор военной авиации. После торжества в пилотской накрыли столы, за которыми приземлилось больше

двух десятков летного состава и были произнесены первые тосты за Победу. Компания подобралась дружная и братская, потому и тосты произносились душевные и яркие. Когда тосты стали нечленораздельными, а многие из-за стола уползли в кровати, кому-то захотелось послушать Москву, но из репродуктора раздался хриплый голос местного диктора:

– …повторяю, все на тушение пожара! Под угрозой стоянка самолетов и емкости ГСМ!

Сначала мы опешили, засуетились и быстро протрезвели. Нам с Сеничкиным яснее других пожар представлялся не случайным. Садились-то мы последними и места стоянки оказались прямо под окнами здания аэропорта, но пока мы заправлялись горючим, аэропорт опустел. Работники уехали домой на почтовой машине, а пилоты пешком умчались занимать кровати в пилотской, дабы не спать на полу, и о нашем решении отрулить самолеты на противоположный конец аэродрома никто не знал, и где находятся наши самолеты – в тумане не было видно.

Тот, кто поджигал здание, знал, что две тонны взрывчатки, находящихся в фюзеляжах наших лайнеров, сметут поселок вчистую, а мы, вместе с рюмками и фужерами, будем витать над ледяными волнами Охотского моря. Совпадение пожара с Днем Победы случайностью не назовешь. Чей-то злой умысел налицо. Но чей? Здание только что построили студенты. «Какие колоссальные затраты – и вновь убогость и нищета», – размышляли мы. Летный состав волновался за сохранность самолетов, которых и так мало осталось в отряде.

Анатолий Юшков сообразил раньше других и метнулся к рядом стоящему зданию милиции, где в прогревающемся мотоцикле дежурил сержант.

– Выпрыгивай быстрей! – приказал он сержанту.

– Что стряслось? – опешил сержант.

– Быстрее, самолеты горят! – кричал Анатолий, нажимая на газ.

Сержант прыгнул в коляску, и вдвоем помчались в аэропорт, но вода прилива преградила им дорогу. Двигатель заглох. Юшков рулил, а сержант толкал мотоцикл по колени в воде. Летный состав и местные жители гурьбой спешили в аэропорт.

На пожаре творилось то, что и должно твориться, – неразбериха и вакханалия. Одни пытались толкать самолеты, не ведая, что они привязаны, другие ведрами из луж пытались заливать огонь, но в лужах содержалось больше бензина, чем воды, и от этого после плескания пыхали настоящие взрывы. Кто-то тащил сейф через оконный проем. Просили сбрызнуть сейф водой, а полупьяные «умельцы» поливали грязной смесью

форменные кители друзей.

Сейф все-таки оттащили в сторону, вскрыли и ахнули: не тот! Этот с нашими авансами, а с секретными портфелями и пистолетами остался в огне.

– Кто тащил сейф? Волоките его назад! – кричали в толпе.

Поздно. Рухнула крыша. В огне догорало оставшееся имущество.

Самолеты спасли, но военный, под номером пять, слегка покурочили. Девушки так старались налегая на крылья, что вывернули закрылки и обломали несколько кронштейнов подвески. Командир самолета капитан Кобяков узнав о таком сюрпризе, обомлел:

– На чем же теперь лететь?

На следующий, день заказали телефонный разговор с командиром воинской части Камчатки. С генералом соединили прямо столовую в тот момент, когда экипажи с наслаждением уминали горячие оладушки со сметаной.

Слышимость была не ахти какая, и все перестали жевать.

– Товарищ генерал, у нас несчастье небольшое, – начал Кобяков.

– Не умер ли кто от безделья? Месяц летите.

– Нет, не умер, борттехник женился, – отвечал капитан.

– Хоть для вас женитьба и несчастье, но я поздравляю, – гудел голос генерала.

– Дело не в женитьбе, товарищ генерал, нам карты нужны.

– Что, денег нет карты за трояк в магазине купить?

– Не игральные, товарищ генерал, полетные карты.

– Я вам килограммов пять их выдал, куда же они подевались?

– Сгорели, товарищ генерал. Все сгорели и оружие тоже.

– Как сгорели?

– Сгорел аэропорт и все вместе с ним, – подытожил капитан.

– Самолеты-то хоть целы? – беспокоился генерал.

– Целы, но слегка помяты.

– Говорите толком, что помято?

– Девушки нижние крылья грудьми помяли.

– Какие же у них груди, что они ими крылья мнут?

– Хорошие груди, но…

– Откуда там столько девушек оказалось?

– Из поселка прибежали.

– Как же они с такими грушами бежали?

– Они с хорошим умыслом бежали, – оправдывался капитан.

Генерал оказался с юмором. В столовой стоял хохот. Капитан грозил кулаком и бойко продолжал диалог. Девушки завтракали вместе со всеми и довольно улыбались, чувствуя себя

именинницами – сам генерал оценил их достоинство.

– Нужны карты, пистолеты, восемь кронштейнов, четыре закрылка, – перечислил капитан. – Товарищ генерал, есть вариант продать наши самолеты гражданской авиации.

– Кому нужны эти развалюхи?

– Позвоните в Николаевск-на-Амуре командиру отряда Пилипенко и, пожалуйста, решите этот вопрос.

– Позвоню и, если получится, всучите ему свои лайбы, хоть задарма, – закончил генерал.

Кобяков шел к столу, вытирая пот.

После обеда к пилотской привезли сейф с документами. Комиссию возглавил майор милиции. Присутствовали: майор авиации, капитан авиации, майор КГБ и командир звена в моем лице. Высыпали все содержимое на простынь. Карты сгорели. От портфелей остались одни уголки, от пистолетов стволы. Пули в расплющенном состоянии. Капитан палочкой ковырял в ворохе золы.

– Что вы ищете? – спросил его майор КГБ.

– Золото, – невозмутимо отвечал капитан.

– Какое золото? – обратился ко мне майор КГБ.

– Успокойтесь, не промышленное, – пояснил я ему и рассказал, как накануне капитан купил золотой кулон с цепочкой жене к дню рождения и известил ее о подарке, а теперь вот такое несчастье. Нашли кусочек цепочки и больше ничего.

Второй пилот Сеничкина Ермолаев крутил в руках обгоревший остов пистолета и удивлялся:

– Как же его сдавать?

– Сунь в окошко Епихову, главному секретчику, и убегай – посоветовал Толя Юшков.

– А как же штамп? – не унимался Ермолаев.

– Штамп ставить некуда, задания на полет сгорели, так что не горюй, – с серьезной физиономией наставлял Юшков молодого пилота.

Дней пять просидели мы в Чумикане по туману и потом вылетели по своим маршрутам без документов без карт, без оружия. Единственным средством контроля полета остался барограф.

Через год пожар в Чумикане повторился, только пылал с большей силой. Горели пятидесятикубовые емкости с бензином. Из Хабаровска прилетал вертолет МИ-6 со, специальными средствами пожаротушения.

Вездесущие мальчишки помогли найти поджигателя. В то утро они ловили в ручьях тугунка, рыбку величиной с тюльку, только округлую и жирную. Когда тугунок идет на нерест, его

можно черпать в ручьях чем попало, что и делали ребятишки. Они-то и видели, как начальник аэропорта Рахманов ранним утром заглядывал в емкости с горючим, после чего те вспыхивали огромными факелами. Милиция совместно с КГБ задержали злодея и на вопрос, как первым оказался на пожаре, тот ответил: «Услышал по радио и прибежал».

Не учел на этот раз начальник, что радио молчало из-за отсутствия электроэнергии. Что побудило отца двоих детей, школьников, мужа красивой женщины-учительницы, уничтожать народное достояние, трудно предположить. Получил поджигатель пять лет тюремного заключения и враз пожары перестали бушевать в районном центре.

Рядом находился другой район, в котором условия зимы были пожестче чумиканских. В районном центре Аян смотрели вечером кино. После сеанса нам объявили, чтобы завтра приходили смотреть кинокомедию «Красный петух», а на выходе Иван Курьятов споткнулся о порог и сильно ушибся, крича проклятия в адрес здания.

Утром прогнозы дали нелетные. Что делать? Решили учинить соревнования по рыбной ловле. Снасти примитивные: к пустой гильзе из-под карабина крепились крупные четыре крючка снизу и красная тряпочка сверху. Пробили лунки, легли на лед и смотрим в подводное царство. Глубина метра полтора. Треска смело бросалась на красную тряпочку и вскоре трепыхалась на льду. Вылавливали крупняк, мелочь отгоняли. Только вошли во вкус, как из поселка примчались машины, взбудоражили нас, начали набирать воду. Оказалось – сгорел клуб. Ругались, что пилоты не помогали тушить.

– Так у нас радио не работает, – оправдывались мы.

– Зря! – сожалел один шофер. – Там знаете сколь ко было выпито коньяка и шампанского? – целый буфет выпили в сквере за ночь, гулял весь поселок, – поведал нам шофер.

Жаль было и клуб, и что не посмотрели «Красного петуха».

Вскоре в Нелькане прижала нас непогода. Садились на реке Мая прямо у поселка, чтоб легче и быстрее загружаться со складов, да и ходить пешком на аэродром за три километра слишком накладно. С нами был начальник инспекции Николай Мельников, он-то и взялся готовить в пилотской деликатесы из оленины. Вскоре моего оленя схрумкали, а погоды все нет.

– Может, какой медвежатины привезешь? – просил меня Мельников.

Я вспомнил, что с месяц назад по уговору охотника из Джигды Кости Архипова летал километров за сорок в Хахарь, там Костина лайка ощенилась и надо было ее вывезти пока волки не

съели.

– А может съели? – горевал Костя.

На маленьком островке Архипов разметил миниаэродром елочками – все честь по чести. Пусть размеры не выдержаны, но работу он сделал с умом. Прилетели, как говорится, мягко сели, – снега больше метра. Лайка встретила нас ласково и нежно. Соскучилась по общению с людьми, лизала нам руки.

По следу пошли искать жилище лайки. Небольшое обледенелое отверстие уходило вглубь под корягу, откуда слышались нежные тявканья. Костя, лежа, с трудом извлек на свет Божий двух щенят, толстых красавцев. Лайка бегала рядом, заглядывала хозяину в глаза, будто спрашивала: «Ну что, нравятся?» Радости Костиной не было конца. Для охотника лайка – это жизнь.

Загрузили три туши сохатых, а головы, шкуры и все остальное бросили. Взлетать с мизерной площадки с грузом небезопасно. Рассказал об этом Николаю Тимофеевичу.

– Чего ж молчал? Собирайся, лети, – заулыбался «шеф-повар».

Взлетели с Николаем Асеевым, пропетляли по реке Мая минут пятнадцать и сели на «секретный аэродром». Подходим к куче оставшегося мяса, ливера и видим в тумане (рядом у берега сильно парила промоина) какие-то огоньки. «Ба!… Да это ж волки! А мы не взяли ни пистолета, ни ракетницы. Вот так влипли! – рассуждали мы с Колей. До самолета метров пятьдесят. Решаем отступить. Со стаей шутки плохи. Подрулили вплотную, загрузили и – на взлет.

В пилотской снова запахло вкуснятиной. Тимофеевич наварил сразу две бадьи с запасом назавтра. Наигравшись в шахматы мы с ним улеглись спать. Поздно вечером командир вертолета Игорь Афанасьев привел из кино летную братию. Подкрался к Тимофеевичу и заговорщицки попросил:

– Можно мы там немного покопаемся в кастрюле, а то, пока шли, промерзли?

– Да, конечно! Я много наварил. Есть аппетит – кушайте.

Рано утром, потемну Мельников потирал руки:

– Затопим печку, подогреем и завтрак готов.

Открыл крышку и ахнул… Кастрюля была пуста.

– Кто сожрал? – гремел кастрюлей Тимофеевич.

Добряк и богатырь Игорь Афанасьев из-под одеяла мямлил:

– Вы слишком вкусно приготовили кулеш, а мы не справились с соблазном.

Тут в пилотскую ворвался техник Борис Хижий:

– Николай Тимофеевич, электростанция горит, совхоз просит помочь!

– Подъем, обжоры! – командовал инспектор.

Оделись по-быстрому кто во что – и бегом в конец поселка, примерно за километр. Время – начало седьмого, туман, темнотища, морозище – еле нашли электростанцию.

Горел верх широкого длинного здания. Внутри все было цело, но металлические листы потолка раскалились докрасна, прогнулись, готовые рухнуть внутрь, и тогда – прощай оборудование.

Воду подвозили в бочке и на машине из реки Мая, только в деревянной бочке было не более пяти ведер – остальное лед, в машине та же история. Шиферная крыша еще держалась, и на ней снега было не меньше метра.

– Давайте трактором зацепим за стропила и свалим крышу на потолок, снег потушит пламя, – предложил Мельников.

Все согласились, так как другого, лучшего варианта никто не находил.

Вскоре крыша рухнула на металлические листы. Слава Богу, листы выдержали нагрузку. Все утонуло в шипящем пару. Листы почернели. Пожар погас. Оборудование станции было спасено.

ПОЗОРНАЯ ОХОТА

В очередной раз застряли мы в поселке Удское, расположенном в сорока километрах от побережья Охотского моря.

Осень – она и есть осень, со всеми прелестями дальневосточной природы и ее животным миром. С воздуха-то все видно – рогатую голову сохатого, спрятавшегося в воду от гнуса, косяки рыб, летящих длинношеих глухарей, медведей, горных баранов и многое другое, а порыбачить и поохотиться не часто удается.

На этот раз нам повезло. Прогнозы по трассе с самого утра были нелетные на весь день, а в долине реки Уды солнце сияло по-летнему.

Начальник аэропорта Борис Соломенников быстро вооружил нас и повел к реке, где находилась его деревянная лодка с подвесным мотором. Капитану КГБ Ивану Ремнякову достался карабин, мне мелкашка. Борис знал, какие мы охотники, потому так и вооружил.

Рыба в реке кипела в буквальном смысле. Уда, река нерестовая. Приходилось слышать от местных жителей, что, когда кета шла на нерест, можно было ставить в воду весло и оно держалось вертикально. Впервые я увидел такое скопление рыбы и понял, что якуты не врут. Погибшей рыбой были усыпаны берега реки.

Лодка петляла по фарватеру между многих каменистых отмелей, и казалось, что мчимся мы не по волнам, а по рыбьим головам. Течение реки очень быстрое, и относительно берега плыли мы не так уж быстро. Было время налюбоваться сказочной красотой осенней тайги.

Борис искусно вел лодку, держа наготове ружье. Вскоре он открыл стрельбу по уткам, догонявшим нас над самой водой. Некоторые попадали, но найти их в рыбьем хаосе не представлялось возможным. Мы с Иваном тоже отстрелялись по обогнавшим нас уткам, за это Борис обозвал нас дурачками. Можно ли попасть в летящую утку из карабина или малокалиберной винтовки?

– Это мы оружие пристреливали, – оправдывался Иван.

– Утки в десяти метрах, разве утерпишь, чтоб не пальнуть, – поддержал я Ивана.

Дальше плыли молча. Ждали своего часа, когда вывернется лось или Миша, но шло время-и никто не появлялся. Будто специально от нас попрятались, а может и вправду спрятались.

Кому охота подставлять грудь трем вооруженным отщепенцам? Часа через три причалили к устью небольшой речушки, еле видимой среди густого хвойного леса.

– Тут есть и лоси, и медведи, будем прочесывать весь остров, – распорядился Борис.

Размяв затекшие ноги, зарядив оружие, смело двинулись в дебри. Километра через полтора впереди себя слышу ломающийся лед. «Наверное, сохатый решил удрать от меня», – мелькнула мысль. Кричу Ивану, находящемуся левее меня. Борис был еще левее. Никто не отзывался. Тогда я побежал на звук ломающегося льда, ничего не видя впереди из-за густого леса.

Вдруг слышу, как из озера кто-то лезет прямо на меня. А если медведь? Дай, думаю, стрельну для острастки. И стрельнул. Ветви трещали и ломались совсем рядом. Кроме бешеного медведя так нагло на ружье никто не полезет, решил я и бросился бежать. Словно лань перепрыгивал я всякие бревна и вывалы с одной мыслью: «Медведь, не догони! Догонит – сожрет». Где же мужики? Почему не слышат, как я удираю? Треск слышался за затылком, но и река была совсем рядом. Цепляясь за валежину, падаю на камни, теряя один сапог, вскакиваю и – в лодку. Отталкиваюсь веслом, сожалея о потерянном сапоге, который купил совсем недавно, – теперь медведь точно его искромсает. Поправляю ремень и ощущаю пистолет о котором совсем позабыл.

– Ну, Миша, выбегай, теперь мы с тобой потягаемся.

Каково же было мое удивление, когда вместо Миши из ельника выбежал Иван, а за ним Борис. Раскрасневшийся Иван тащил карабин словно дубину.

– Где медведь? – спросил Борис.

– Не знаю.

– В кого же ты стрелял?

– Кто-то ломился на меня из озера, в него и стрелял.

– Ты же мог меня убить, – с обескураженной физиономией удивлялся Иван. – Я хотел перейти через озеро, провалился и чуть не утонул, – объяснялся капитан.

– Нет, с вами не соскучишься, – покачал головой Борис. Бросил мне сапог, валявшийся неподалеку, и приказал Ивану грузиться в лодку.

Борис слыл великолепным следопытом и рыбаком. Много лет работал радистом, заслужил должность начальника аэропорта. Женился на местной красавице-учительнице Диане, дочери знаменитого охотника и образованного человека Григория Сотова. Того самого, кто нашел в реке Мая клык мамонта и подарил стопятидесятикилограммовый экспонат директору Хабаровского краеведческого музея Сысоеву. Диана родила

Борису двух сыновей, которыми он очень гордился.

Отпуска свои он проводил в тайге и потом заказывал спецрейсы для вывозки мяса и рыбы. Для такого человека мы показались дикарями высшего класса.

– Ружья вам больше не понадобятся, поохотились и хватит. Доверю вам сети, только не запутайтесь и не утоните, – наставлял нас Борис с веселой улыбкой.

Рыбы наловили много. Среди кетин в сеть впутались три тайменя по шестьдесят с лишним килограммов. Борис разрешил продырявить им головы из карабина, иначе не вытащить. Довольные возвращались с рыбалки, а про охоту стыдно вспоминать.

ОШАЛЕВШИЕ ПАРАШЮТИСТЫ

Наступило раннее майское утро, напоенное дурманящими запахами цветущих садов. Тишину будоражили горланящие петухи в соседнем с аэродромом селе Снежки. В это погожее, ласковое утро нашей эскадрилье предстояло совершить очередные годовые прыжки с парашютом. Подъем в четыре утра. Экипировка: комбинезоны, кирзовые сапоги, шапки-ушанки.

По дороге к самолету случилась первая неприятность. На строй полусонных курсантов набросился бык, пасшийся на лугу рядом с дорогой. Пока дошло до первых рядов, полстроя валялось в траве. Общими усилиями быка урезонили ремнями, а заодно окончательно проснулись.

Травм и каких-либо увечий никто не получил, но в моральном плане мы потерпели поражение. Пойдут слухи, как рогатый бес летчиков забодал, и недели две на танцах можно не появляться. Девушки засмеют, а уж пастухи сумеют преподнести местным мадоннам, как хозяин стада защищал буренок от внезапно появившихся асов в шапках, в раннее летнее утро. В пилотках ходили и ничего, а шапки почему-то вызвали ярость у смирного на вид быка. Видимо, у всех старшин и стада, и эскадрильи в крови рождался протест против нарушения формы одежды. Как бы то ни было, а факт налицо. В самолет садились с чувством горечи. Все пилоты немножко суеверны, но вида никто не подавал, что чего-то боится. Подогнали лямки парашютов и заняли места строго по весу: жирные к двери, худые к пилотской кабине.

Ровно в пять утра самолет ЛИ-2 поднял в небо всю первую эскадрилью и взял курс на Никифоровку, что в десяти минутах лета от Мичуринска. Набрав восемьсот метров высоты, производя контрольный заход над грунтовой ВВП, экипаж включил сирену и световую сигнализацию. Инструктор открыл дверь и в проем, навстречу бьющему потоку ветра, полетели Масленников, Фирсов, Могутов, Хаберев и все остальные. Ветер разносил купола парашютов куда попало, только не на аэродром.

Жители деревни спали и не ведали, что над их крышами висела первая эскадрилья. Птицы первыми заметили опасность. Куры истошно кудахтали, петухи кукарекали, голуби стаями срывались с крыш и уносились прочь от поселка. Тех, кто полегче, уносило ветром к линии железной дороги, по которой пыхтел тепловоз с составом.

Волчков, Балашов, Яковлев, Борознов висели над высоковольтной линией и составом тепловоза. Им было совсем не

до смеха.

Тяжеловесы падали на болото и озеро, прямиком на стадо коров, мирно пасущееся между озером и железной дорогой. Вижу – чей-то купол накрыл коров и то ли ветром, то ли силой животных купол быстро двигался посреди стада, разгоняя красные и черные масти во все стороны.

Пытаюсь скользить от стада ближе к озеру, но его глубина не известна, а с запасным парашютом можно и утонуть. Мне повезло. Приземлился на самый краешек берега озера и заскользил на животе по кочкам вдоль берега, распугивая армады зеленых тварей, выпрыгивающих из-под носа. Отмахиваясь от лягушек, которых с детства презираю, разбил нос о ручку ножа, торчавшую из-под запасного парашюта. Купол никак не удавалось погасить. Все, что оставили тепленьким на траве коровы, летело в лицо и за пазуху. Наконец-то я свалился в озеро, к счастью, оказавшееся неглубоким,

В воздухе стоял гвалт. Кто-то кричал о крышах, проводах. За стадом коров звали на помощь. Там в болоте тонули Саша Фирсов и Викулов. Пастух в одиночку тащил купола их парашютов, но тщетно. Леша Хаберев раньше меня освободился от лямок парашюта и бежал к болоту, я последовал его примеру. Втроем вытягиваем увязшего по грудь в топи Сашу Фирсова и возвращаемся к озеру отмываться.

Легковесы благополучно перетянули через железную дорогу и благоприятно окончили полет на колхозном поле.

Больше всех не повезло нашему старшине Валерию Шиенкову, угодившему в окно дома, где хозяйка пекла блины. Выбив ногами раму Валера вместе со стеклами ввалился в кастрюлю с тестом, за что получил чаплей по спине.

– Сбесился, анчихрист! – кричала тетя на непрошеного гостя. Увидав звезду на шапке и кровь на руках, женщина поняла свою ошибку, приняв курсанта за бандита, и начала потчевать его горячими блинами.

Володя Чукин произвел настоящий фурор. Он врезался в крышу небольшого домика. Пробил шифер вместе с досками и приземлился на потолок, прямо в постель спящей девушки, приехавшей накануне в гости к дедушке с бабушкой. От внезапно возникшего грохота и треска девушка с визгом прыгнула с потолка и сильно повредила ногу. Старики тоже никак не могли взять в толк, что же происходит? Купол парашюта накрыл весь домик, и комнатка враз погрузилась во мрак, а тут удар, грохот, крик внучки! Чем не конец света? Старики выбежали в сени и принялись молиться. Молоденькая студентка прыгала на одной ноге, вся дрожащая от пережитого, прикрывала одной рукой

грудь и просила подать одежду. Володя, опутанный стропами с оторванными по локти рукавами, кровоточащими руками, просил в свою очередь лестницу, сваленную девушкой, и извинялся.

– Простите, я курсант, на дом нечаянно упал.

Сам, забыв про боль, зачарованно любовался богиней красоты, неожиданно выпорхнувшей из теплой постели, гнездышком белеющей хоть в прошлогоднем, но душистом сене, забитом на полчердака. Володя сбросил лямки парашюта, осторожно, дабы не испачкать кровью, подал одежду девушке.

– Я, Володя, – отрекомендовался «сатана», как обозвала его бабуля.

– Надя, – пряча улыбку и прижимая к груди одежду, ответила синеокая красавица в одной ночной рубашке, с длинными распущенными волосами.

Ей, видно, понравился спокойный, красивый курсант с выразительными черными глазами, не по своей воле залетевший в ее постель. Пока дедуля ставил лестницу, Надя нырнула в комнату и уже в платье, с полотенцем в руках ждала в сенях Володю.

Приехавшая на выручку машина с солдатами и медикаментами помешала дальнейшему знакомству молодых людей. Мы позже долго уговаривали Володю найти Надю и жениться на ней, ведь сам Бог послал его к ней в постель, но слишком застенчив был наш друг.

Так закончились очередные прыжки первой авиационной эскадрильи ТВВАУЛ 5 мая 1959 года.

Чего только в жизни не бывает!

СПАСИТЕ, КРЫЛАТЫЕ БРАТЬЯ!

День весеннего равноденствия сказывался не только во времени, но и погоде. То ярко светило солнце, то все погружалось в непроглядную темень. Облака наваливались из-за гор черными волнами. Минут 20-30 падал густой, тяжелый снег сплошной завесой и бесследно исчезал. Синоптики нервничали, пилоты с ног сбились: спешили на стоянку прогревать самолеты и понуро возвращались в штурманский класс.

К обеду нервы не выдержали, и командир летного отряда Николай Гуляев принял решение отпустить всех по домам, кроме дежурного экипажа. Санзадания посыпались как из рога изобилия. Три близлежащих поселка: Чля, Тахта, Маго, объединяем в один рейс. По прилету ждет Мыс Лазарев. Там при смерти пятилетний мальчик. Врач Ольга Базанова торопит нас, она еще не знает, что пробиться в поселок Мыс Лазарев не так-то просто, да к тому же с подбором посадочной площадки с воздуха (аэродрома в те времена там еще не было).

Взлетаем и на малой высоте плутаем между зарядами, уклоняясь иногда до береговой черты Сахалина, где снежные заряды теряют свою мощность. Через 50 минут приземляемся с северной стороны поселка в глубокий снег. Нас никто не ждет. Минут через десять появилась собачья упряжка и, не доезжая до самолета, каюр притормозил бег рвущихся к нам собак:

– Вас ждут с другой стороны, – прокричал.

Снегопад ухудшил видимость до предела. Лететь прямо через поселок опасно, можно задеть трубы кочегарок или мачты пароходов. Вынужденно огибаем вокруг мыса, ориентируясь на ярко-красный свет маяка. Садимся плавно, словно в вату, настолько мягок снег. Подруливаем к самому берегу. На дороге, метрах в двухстах от нас, стоит машина скорой помощи. Со вторым пилотом Женей Федоровым, по пояс в снегу, прокладываем дорогу врачу и двум ее помощницам.

– Мальчик в больнице под капельницей, – пояснили встречающие.

– Поедемте с нами, поможете, – просит нас Ольга Базанова. И не напрасно. К отправлению в Николаевск готовили и солдата с тяжелым менингитным недугом.

После продолжительной подготовки перенесли в машину обоих больных, и теперь мы торопили медиков.

Вечерело. Снегопад не прекращался. По глубокому снегу, с тяжелой ношей на носилках, нам с Женей двигаться очень нелегко. В самолете солдат стонал. Мальчик, хорошенький,

темноволосый, с красными щечками вдруг начал синеть.

– Подушку! – крикнула Базанова.

– Кислород забыли, – растерялись девушки.

Женя без команды бросился к машине:

– Кислород, быстрее!

Машина рванула с места и растаяла в снежной белизне. Минут двадцать доктор делала искусственное дыхание, пока не подвезли кислород.

– Нет, в воздух поднимать его нельзя, – с дрожью в голосе заключила наш доктор. – Мы остаемся, а вам, друзья мои, придется самим везти солдата, периодически контролировать состояние. Другого выхода нет, – умоляюще смотрела на нас чистыми голубыми глазами красивая, до предела утомленная женщина.

– Не волнуйтесь, сделаем как надо, – заверяю я. Солдат начал задыхаться.

– Ну, что, командир, сумеешь?

– Давайте марлю, чего там уметь, – наклоняюсь и приступаю работать, словно кузнечный мех – рот в рот: вдох – выдох, вдох – выдох. Лицо парня теплеет, дыхание восстанавливается.

– Хорошо, – я спокойна. Мальчика в машину, – просит Базанова.

Снова, утопая в снегу, тащим носилки к машине и спешим назад к самолету. Поселок зажегся огоньками, отчего стал лучше просматриваться сквозь снежную пелену.

Смотрим на часы и передаем взлет за три минуты до захода солнца. От маяка набираем высоту 500 метров, выше сплошная облачность. Летим, придерживаясь ледовой дороги, где нет-нет да мелькнут огоньки фар автомобилей, а они нам ох как нужны. Горы выше нас и прикрыты облаками, нам же необходимо не проскочить поселок Нижние Пронги. Задача с двумя неизвестными. Если уклонимся вправо – огни поселка не заметим, слева горы.

Беру небольшое упреждение влево с расчетом точно пройти через поселок. Под лыжами проплывают частые острова, пролет фиксируем через открытую форточку. Впереди, через стекла кабины, ничего не видно, хоть садись и рули. Часто включаю фары, чтобы определить – облако перед носом или гора. По очереди выбегаем к больному, он пока держится нормально.

Началась вибрация расчалок – обледенение. Этого нам только не хватало. Стрелка АРК колеблется в пределах 60° в северо-западном направлении, а с появлением обледенения начала вращаться на 360°. Теперь момент разворота в устье Амура можно определить по точному пролету Нижних Пронг, другого варианта

нет.

Лед с расчалок отбиваем струбциной, но крылья тяжелеют с каждой минутой и очень сильно. Скорость падает до 160 км/час по прибору, самолет сыпется. Высота 300 метров, а Пронг все еще нет, а может, уже промахнули? Запрашиваю пеленг.

– Подходите ближе, пеленг неустойчивый, – передает диспетчер. И тут нет помощи! Рады подойти побыстрее поближе, да сильный встречный ветер и обледенение тормозят движение. В черноте вырисовывается светлое пятно. Всматриваемся и убеждаемся, что это и есть Пронги. Надо продержаться в воздухе минут тридцать, мы и держимся, потея, и чего греха таить, моля Бога.

Над городом скорость упала до 130 км/час. Самолет на грани срыва. Приходится выпустить закрылки. Самолет от вибрации ходуном ходит, но перед нами аэродром. На перроне подъехала машина БЗ.

– Сколько лить? – спрашивает шофер Стешков.

– По триста в каждую группу, – отвечаю ему и слышу как что-то грохается об фюзеляж. «Неужели скорая врезалась в фюзеляж», – мелькает нехорошая мысль. Выбегает Федоров и видит лежащего на снегу заправщика.

– Ты что самолет ломаешь?

– Ноги свои ломаю, а не самолет! Там гольный лед, – кряхтя от боли отвечал свалившийся с фюзеляжа заправщик.

Беру подножку, отбиваю кусок льда от передней кромки нижнего крыла. Лед матовый, толщиной сантиметра три.

– Как вы долетели? – дивится Стешков.

Прошу техников отогреть за ночь самолет, иначе влетит нам по первое число.

– О чем разговор! – понимающе заверяют друзья-авиатехники.

Утром следующего дня мы с Евгением прибыли в аэропорт за час до восхода солнца, чтобы улететь, в Мыс Лазарев – санзадание осталось недовыполненным, но узнали трагическую весть: пятилетний сын директора леспромхоза скончался в два часа ночи от крупозного воспаления легких.

Машинально сую руку в карман куртки и достаю платочек, пахнущий лекарствами. Только вчера этим платочком вытирал я холодный пот милого мальчика, молящего нас о помощи широко раскрытыми, испуганными глазками, когда мы несли его на носилках. Смахиваю непрошеную слезу.

Подходит командир Объединенного Анатолий Самсонов, здоровается и спрашивает у командира АЭ Анатолия Кузнецова:

– Кто вчера ночью летал?

– Вот этот орел! – показал на меня Анатолий.

– Как попадет ко мне задание на подпись, я из этого орла ворону ощипанную сделаю, – «порадовал» нас командир.

Машу безразлично рукой и выхожу на улицу. Кузнецов интересуется, сдал ли я задание.

– Я его в печку выбросил, на растопку.

– Правильно сделал, – подбадривал меня Анатолий.

Самсонов, видимо, вник в суть происшедшего и о срочном санзадании в Мыс Лазарев никогда не вспоминал.

Было еще одно горестное санзадание. Санзадание в Амурской области, когда мы работали на лесопатруле в городе Шимановске. Пожаров хватало, и летать приходилось иногда допоздна. Жили мы на квартире у бабушки с дедушкой. Полеты начинались рано, и добрая бабушка ставила на стол для нас корчажку молока, хлеб, яйца, масло и другую домашнюю снедь, оплачиваемую нами в конце месяца. Обедали в аэропорту, а ужинали в ресторане, спокойном, уютном заведений с полупустующим залом, заполненным командировочной публикой.

Поздним вечером официантка позвала командира самолета к телефону.

– Из обкома, – шепнула она мне. «Что бы это значило?» – терзался я в догадках. Беру трубку, докладываю.

– Здравствуйте! Чем занимаетесь?

– Ужинаем, – отвечаю.

– С вами говорит секретарь обкома партии. – Спиртное употребляли?

– Работы много, не до спиртного, можете позвонить в больницу – пусть проверят! (Что такое в то время говорить с обкомом, надеюсь всем понятно.)

– Верю вам и прошу – можете сесть в поселке Красный Мак? Там бандит пострелял местных жителей, их надо спасти! – говорил приятный мужской голос. Осведомленность обкома меня поражала.

– На дорогу сесть можно, безопасность гарантирую, но мне на полет после захода солнца с подбором посадочной площадки нужно разрешение нашего командира отряда или начальника Управления ДВУ ГА.

– Минуточку, сейчас будете говорить с начальником Управления.

Голос Езерского мне был хорошо знаком:

– Срочное санзадание выполнить разрешаю под личную ответственность командира звена.

Надо же, откуда-то знает меня, хотя за 8 лет работы разговаривать с начальником никогда не приходилось. Езерский

для нас был грозой, и все боялись его как огня.

– Борис Григорьевич, нужна радиограмма, – осмелел я, – иначе в отряде меня накажут.

– Будет радиограмма, запишите номер 162145.

– Спасибо, сейчас вылетаем.

У порога нас уже поджидала машина начальника ГАИ Володи Стрельцова. По пути посадили начальника аэропорта Михаила Стрельцова. В темпе расчехляем самолет, и – в воздух.

Солнце давно скрылось за горизонтом, но было еще достаточно светло. Двенадцать минут полета – и мы над поселком Красный Мак. Старушка разгоняет с дороги припозднившихся коров, двое мужчин выкладывают из двух газет посадочный знак «Т». Садимся и аккуратно разворачиваемся по мягкому, пружинящему грунту, поднимая тучи пыли, черными шлейфами скрывающими весь поселок. Белье срывается с веревок и, вращаясь, летит вдоль по улице. Ох, попадет нам от женщин! По другому развернуться было нельзя, ветер дул в сторону Китая, на поселок.

Встретила нас молоденькая, цветущая девушка:

– В поселке одни малые, да старые, все остальные на работе, – говорит нам, как мы поняли, медсестра.

– Носилки есть? – спрашиваю.

– Все есть, только нести некому.

– А мы на что! – в один голос восклицают второй пилот Володя Ваганов и техник Алексей Богомяков.

Бежим в амбулаторию, укладываем пострадавших на носилки и несем к самолету. Пока крепили носилки, случилась маленькая беда: в спешке медсестра зацепилась за подножку и по шву распорола юбку. Сконфуженно смотрит на меня:

– Побегу переоденусь.

– Прыгай скорей, темно уже. На пляже в купальниках ходят и то ничего, а нам людей спасать надо. Тут не до красоты, – успокаиваю девушку.

Ее надо понять – два красавца жениха и она такого же возраста, и вдруг – без юбки! Мы с Володей взлетаем, а застенчивый Алексей отрывает кусок контровки и подсаживается к медичке. Словно голубки, вдвоем колдуют над юбкой.

Алеше нашему портняжничать не привыкать. Чуть ли не раз в неделю он штопает перкаль самолета. Бычки и телочки очень любят сочную аэродромную траву, а спать всем стадом стараются улечься под крыльями самолета. Ложатся безобидно, а когда встают, распарывают перкаль рогами, как ножами. Так мы и ходим на работу: с иголками, нитками и увесистыми дубинками.

Подлетаем к Шимановску.

– Привод работает, – подсказывает Михаил. Хотя он нам и не нужен, но забота трогает. Старший лейтенант Стрельцов фарами своей машины освещает полосу.

«Какие молодцы», – мысленно хвалю однофамильцев.

Скорая забрала раненых и с воем укатила в город. Звоним в обком о выполнении задания.

Медсестра рассказала нам, что стрелял по людям муж Зинаиды, вернувшийся из тюрьмы. Животноводы возвращались с работы на тракторной тележке, бандит и открыл по ним огонь. Тяжелые ранения получили доярка Зинаида и заведующий фермой Михаил. После трудной операции Михаил выжил, а Зинаиду похоронили на кладбище в Шимановске.

Много санитарных заданий выпало на мою долю не только трагических, но и комических. В начале своей летной деятельности, в бытность вторым пилотом, выполняли мы рейс с Юрой Коваленко из Охотска в Хабаровск через Нелькан. В то время в Охотске скапливалось множество пассажиров из Магадана, Сеймчана, Берелеха все стремились улететь как угодно и на чем угодно.

В районе Курун-Уряха с командиром сделалось плохо, а тут узнали, что Нелькан закрылся непригодностью грунта. Облачность понижалась, лил дождь.

– Найди мне какую-нибудь таблетку в аптечке и лети в Нелькан. В Курун-Уряхе медиков нет, помощь никто не окажет, а в Нелькане Ларин водку пьет, вот и закрылся, – рассудил командир, корчась от боли.

Как на грех в фюзеляже появился едкий дым. Час от часу не легче!

– Бери огнетушитель и заливай все подряд, а я покручу штурвал, – еле ворочая языком, просил Юра.

Дым валил из-под правого ряда кресел. Поднимаю пассажиров и вижу выгоревший бок чемодана. Женщина ахает и падает в обморок. Из-под ручки торчит свежий окурок папиросы. На АН-2 курить запрещено и, видимо, один мужчина покурил втихаря и спрятал окурок между кресел, как он потом объяснял, а спрятал соседке в чемодан. Жаль было поливать из огнетушителя красивые шерстяные костюмы, кофты с отгоревшими рукавами, воротниками с этикеткой «Дружба». Женщину успокаивали всем людом. Провинившийся совал ей пачки купюр, дабы загладить вину.

Кое-как добрались до Нелькана в дожде по реке Мая и сели на заросший буйной травой островок. Начальник Саша Ларин встретил нас тирадой страшной ругани:

– Всех поснимаю, всех разгоню! Мать вашу так!

– Не успеешь снять, – еле слышно шептал мой командир. – Это почему ж? – не понял Ларин.

– Видишь – умираю. Вези быстрей в больницу, – требовал Юра.

Саша расхохотался и примирительно начал рассказывать, как долго строил лодку, красил, сушил, а командир самолета Виктор Котов так дунул, развернувшись хвостом самолета, что лодка взлетела выше леса и упала, разбившись в щепки. Вчера Юрий Ермаков нарулил хвостовым колесом на посадочный знак «Т» и увез его в Николаевск на срам всем глазеющим в небо ротозеям, а Шагивалеев сегодня убил дутиком щенка Вертолета!

– Как с вами, дикарями, работать? – недоумевал Ларин.

– Слабая конструкция лодки была, вот и развалилась. И «Т» плохо закрепил, потому его Ермак и увез, а кобеля не кормил, вот он и решил сбежать от хозяина-дурака, – сделал вывод Коваленко.

– Ну, Юра, не был бы таким худым, засветил бы я тебе, да, боюсь, убью, – не выдержав диалога, рассмеялся Ларин. Позвоню-ка я в больницу, чтоб там за одно язык тебе подрезали.

Позже увезли Коваленко в Аян, где его прооперировал местный хирург Юрий Борисов. Во время операции Коваленко спросил:

– Доктор, там есть что-нибудь?

– Как же, вот целая горошина, – показал аппендикс хирург.

– Да я не про то! Жирок-то там есть?

– Сейчас поглядим, – с серьезным видом раздвигал разрез Борисов.

– Нет, Юр, ни хрена тут у тебя нет, – улыбался другой шутник.

– Положи хоть грамм сто, – стонал Коваленко. Так, на веселой ноге закончилось первое санзадание.

В Курун-Уряхе много лет спустя случилось еще одно каверзное санзадание. Заночевали мы в аэропорту Курун-Урях и надо же было случиться: в четыре часа утра разбудила нас медсестра:

– У председателя сельсовета умирает девочка!

Санзадание срочное есть, но куда лететь в такую рань? Кто нас примет? Нет ни погоды, ни состояния аэропортов, а ближайшие: Охотск, Усть-Мая удалены на 400 километров, Николаевск – на 900. От поселка до аэродрома пять километров.

– Есть на чем ехать? – спрашиваю медика.

– Вас повезет Мишка из рыбкоопа, а мы с девочкой приедем следом на задковых санях с лесничим, у него лошадь поспокойней.

На характеристику лошадей, спросонья, мы со вторым

пилотом внимания не обратили, а зря. Под окном раздался топот копыт.

– Тпру, бешеная! – послышалась команда.

Мы были уже одеты и готовы тронуться в путь. Отца больной девочки я знал лет пятнадцать, в бытность его начальником звероферм в Ковалькане, куда мы завозили для чернобурок мясо сохатых и рыбу. Это был небольшого роста мужчина, симпатичный, с черными густыми волосами, добрый, энергичный. В его дружной семье росло шестеро детей, шестимесячная Юля была седьмой.

Ради такого человека я готов был лететь в любое пекло. Черная, лохматая лошадь норовила укусить нас или огреть копытом, но Виктор смело пошел в атаку, отбиваясь портфелем. На санях лежала одна незакрепленная доска, на которую мы и устроились в рядок: «ямщик» Мишка, Виктор с мешком мяса и я. Лошадь рванулась с места в карьер. Михаил пытался придержать ее, но Виктор, как заправский конюх, приказал отпустить поводья:

– Пусть летит, если ума нету, устанет – сама перейдет на шаг.

Лошадь вынесла нас из поселка и, как шальная, продолжала скакать, так, что дух захватывало. Мы ерзали по доске, с трудом удерживаясь, чтобы не вылететь в кусты. Дикая бестия косилась на нас, злобно фыркала, поддавала задними ногами и все норовила опрокинуть сани вместе с седоками.

До аэродрома оставалось километра два, когда из кустов выпорхнула стая куропаток. От неожиданности лошадь прыгнула вправо, да таким темпом, что мы трое оказались в воздухе и закувыркались по кустам и по дороге, покрытой, словно теркой, замерзшим снегом, перемешанным с грязью.

Стояло семнадцатое апреля, накануне Пасхи. Лошадь убежала, а мы валялись кто где. Виктор корчился в кустах под деревом и громко подвывал. Михаил лежал на дороге без признаков жизни, а я оказался в канаве, в глубоком снегу.

– Витя, что с тобой? – спрашиваю второго пилота, выбираясь из шершавого снега, поливая его кровью, обильно льющейся из левой кисти руки. Боли не чувствую, волнуюсь за ребят.

– Адские боли в левом боку, не могу вздохнуть, – стонет Виктор.

– Крепись, Витя, Мишка, наверное, убит, – подбадриваю друга и бегу к Михаилу. Это действует на Виктора, и он, со стоном, скособочась, ковыляет тоже к Михаилу.

Михаил без шапки, с окровавленной головой лежит посреди дороги. Приподнимаю его, нахожу пульс, он бьется, дыхание тоже есть. Левое ухо почти полностью оторвано и болтается на мочке. На голове глубокие раны.

– Рви рубашку, перевязывай голову и приводи его в чувство, а я побегу догонять лошадь, – приказываю Виктору.

Мне повезло – за очередным поворотом вижу всю в пене лошадь зацепившуюся поводьями за пень. Она словно почувствовала свою вину, повинуется беспрекословно. Когда подъехал к месту авария, Михаил уже сидел, бессмысленно глядя вдаль. Виктор, как заправский врач, в нижнем белье заматывал голову потерпевшего. Снова располагаемся на злополучной доске, но теперь Виктор за ямщика, а я держу Михаила на руках, моля Бога, чтоб не умер.

Солнце только начало всходить. Тишина. На небе ни облачка. Михаила уложили на сиденья. Он просит закурить, но мы оба некурящие, да и нельзя ему. Наверняка у него сотрясение мозга. Виктор полулежит, стонет. Даю ему задание связаться с Охотском и Усть-Маей, сообщить номер санзадания, о раненом на борту. Запросить состояние аэропортов и разрешение на вылет по фактической погоде. Сам бегу расчехлять самолет, снимать струбцины. С земли, с аккумулятора, удивительно быстро ответили и Охотск, и Усть-Мая, и оба порта дали добро на вылет, а Охотск сообщал, что Нина Кулакова – инженер-синоптик пишет летный прогноз, после взлета получим.

Решаем вылетать в Охотск, и тут примчалась вторая подвода с девочкой, матерью и медсестрой. Медсестра на высоте: срывает Витину рубашку с головы, обрабатывает раны, перевязывает и делает аж три укола Михаилу. Решает лететь с нами.

Михаил жалуется на головокружение, потому летим по распадкам на минимальной высоте. В семь часов утра приземлились в Охотске. Скорая помощь забрала наших больных и умчалась в поселок. Но остался еще один больной, который не может сдвинуться с кресла. Бегу подписывать задание на вылет, и набираю в столовой молока в бутылку из-под шампанского для своего больного.

Резкие эволюции Виктор переносит болезненно. Решаю туго привязать его веревкой к креслу. Это помогает. Уговариваю его потерпеть. В тот день мы заканчивали месячную саннорму по налету часов и оставалось время только долететь до Николаевска, а там, дома, лечись сколько хочешь.

До Аяна долетели с двумя посадками, а дальше погода испортилась. Пурга разыгралась не на шутку. Пасху Виктор Яскевич встречал в больнице Аяна под неусыпным оком молоденьких медсестер, да и мы его не забывали. Начальник аэропорта Николай Кабалин даже крашеных яиц принес с энной дозой коньяка, отчего Виктор до вечера пел белорусские песни, растрогав до слез медиков, которым было скучновато, так как

Виктор был единственным больным.

Только через десять дней смогли мы улететь в Николаевск. У Виктора обнаружили разрыв мышц, и отлежал он в больнице целый месяц. Михаил тоже лечился в Охотске больше месяца и получил прозвище «Оторванное ухо».

Маленькую Юлю спасли, и через много лет я увидел очень красивую девушку, наверное, не подозревавшую, каким было утро под Пасху в ее шестимесячном возрасте.

У меня на память остался шрам на кисти левой руки. Так закончилось каверзное санзадание.

Последнее санзадание по иронии судьбы тоже связано с Охотском. С командиром самолета Вадимом Бондаревым, вторым пилотом Виталием Бормотовым выполняли спецрейс в очень далекое стойбище оленеводов. В поселке Арка подсадили ветврача с большущим рюкзаком. Богатырского телосложения Вадим еле втащил рюкзак в самолет.

– Как хрупкая девушка понесет такую тяжесть, – дивились мы.

В Кетанде звенящий бутылками рюкзак встречали всем поселком. «Быть завтра санзаданию», – подсказывало сердце. Нам надо было спешить, ведь лететь еще часа два в верховье реки Юдома, на самую границу с Якутией – озеро Кадарычан.

Приземляемся на ровное озеро, вроде бы равнинное, однако превышение над уровнем моря 1200 метров. Выбросили груз, пастухов и направились в Охотск, заняв эшелон 3500 метров для увеличения путевой скорости, зная, что середина апреля – золотая пора туманов на Охотском побережье и не ошиблись: Охотск, Арка закрылись туманом.

Следуем на временный аэродром Уега без средств связи и подогрева. На земле выяснилось, что второй пилот выбросил в Кадарычане самолетные чехлы и даже струбцины, что называется, перестарался. Двигатель прогревали всю ночь, сменяя друг друга. Утром наступил праздник Пасха (какое совпадение с предыдущим санзаданием!).

Меня как заядлого рыбака потянуло на озеро. Удочки всегда возил с собой. Начальник метеостанции Петр Петрович и его жена Екатерина Семеновна отговаривали меня, дескать рыба спит.

– Разбудим, – отшучивался я, прорубая лунку. И разбудил. Одна за одной ложились на снег красавицы нерка и няйва. На озере тепло, тихо – благодать Божья.

Рыбацкое счастье оказалось недолгим. Вадим кричал с берега:

– Петрович, быстрее, срочное санзадание!

Прилетаем в Кетанду и узнаем: жена якутка оттяпала мужу

ногу ножом по самое колено, чтоб не убегал к молодой ветврачихе. Случалось и такое.

Как бы то ни было, а всякая трагедия, приносящая людям горе, надолго оставалась незаживающей в сердце раной.

БАНЯ

Каждую неделю старшина водил нашу эскадрилью в баню, и всякий раз помывка проходила без осложнений. И вот однажды, когда мытье было в самом разгаре, раздался дикий крик: «А-а-а-а!…» Тут же другой голос: «Отпусти, погибаю!…» Что случилось – никто ничего понять не мог, но, побросав тазы, разом бросились на крик, туда, где из трубы бил горячий фонтан воды, укрывающий образующимся паром пространство помещения с барахтавшимися голыми телами. Сильнее орал жирный, чуть тише тощий. Магсум Мирсояпов догадался раньше других, перекрыв тазиком струю кипятка, направляя ее под углом к полу. Коля Фомин плескал ледяной водой на красный зад старшины, продолжавшего подвывать с ужасной гримасой на лице:

– Сварили, гады, сожгли!

Гаврилов тоже стонал, пытаясь рассмотреть свой зад:

– Что там?

Человек пять уставились в тощий зад Бориса с профессорским видом, выискивая изъян, но кроме одной красной шишки, величиной с кулак, ничего не обнаружили.

– Ничего смертельного, Боря, летать будешь, – сделал заключение Юрий Волчков. Другие курсанты, бросив мыться, колготились вокруг старшины, лежавшего на животе.

– Ну, Гаврилов, выживу – сгною, – ворчал старшина.

Краснощекий весельчак Фомин, натерпевшийся от старшины всяких наказаний, с издевкой похлопывал по голому заду обидчика, успокаивал:

– Вы нас больше наказывали, а мы ходим живые, а тут чуть кипятка плеснули и вы умирать! Все равно на табуретах сидеть запрещаете, а ходить можно и с обожженным задом.

– Да, Фомин, знаешь как больно. Лучше бы Гаврилов тобой дыру закрыл.

– Ну, старшина, вы хватили! Как же я летать-то стал бы? На парашюте с обожженным задом не усидишь.

– Ладно, ладно, вылечусь – я вам припомню, – не унимался старшина.

– А я, старшина, совсем ни при чем, – совал свой зад старшине Гаврилов. – Кляп сам выскочил и, видишь, как меня оглоушил?

– Убирайся ты к черту со своей шишкой, – примирительно стонал старшина.

После бани старшина Шлячко попал в больницу. Борис ходил героем – уложил грозу курсантов на больничную кровать. Радость

была не долгой. Ретивые комсомольцы собрали комсомольское собрание, где спросили Гаврилова:

– Почему ты закрылся от кипятка голым задом командира.

– Когда я наливал воду в шайку, – пояснял Борис, – придерживался рукой за деревянный кляп, вбитый вместо крана, а когда повернулся спиной к крану, то почувствовал пушечный удар в зад. От боли и неожиданности выронил таз и упал на руки. В тот момент струя кипятка, словно электросварка жиганула по всему, что находится сзади. С криком бежал на четвереньках метра три. На мой вопль прибежал старшина, которого в пару я не узнал и машинально, вскочив на ноги, обнял как родного и прикрыл им от фонтана остальных курсантов. Во-первых, старшина всегда останется старшиной, а я будущий командир и меня он должен спасать, а не я его, – закончил Гаврилов.

Пока шло разбирательство, Гаврилов, вместо самолета, восседал на бочке, управляя норовистым гнедым, подвозя воду из поселка Модртовщина к столовой аэродрома.

Командир полка полковник Семаго изучил дело Гаврилова. Командир эскадрильи, майор Ковалев, рассказывал, как Семаго долго смеялся, а потом бросил «дело» в урну и разрешил курсанту продолжать полеты.

ЧЕРНЫЕ ДЬЯВОЛЫ

Мороз бешеный, но погода в Николаевске-на-Амуре на славу. Мы собираемся вылетать в Нелькан. Выруливаем с включенными АНО под загрузку и заправку в утренней темноте. Пока утрамбовываем в баки максимум горючего (лететь-то без посадки минимум часов пять), грузчики привозят на машине ящики с копченой колбасой, забрасывают в фюзеляж. Задание на полет подписано, сопроводительные ведомости с грузовыми документами на борту, можно трогаться в путь. Авиатехник сливает отстой бензина, подписываем ему карту-наряд, запускаем двигатель и спешим на старт.

В час сорок две минуты московского времени лыжи самолета отрываются от полосы, и мы уходим в морозное небо. Вскоре занимаем эшелон 1950 метров по минимальному давлению 771 миллиметр ртутного столба.

Горизонт на сотни верст светло-синий с оранжевым оттенком. Солнце еще спрятано за Татарским проливом, но лучи его высвечивают высокие горы, на двести километров и более.

Слышим доклады «Взлет произвел» нескольких самолетов, тоже спешащих в Аяно-Майский район.

До залива Николая путевая скорость равна 170 километрам. Маловато! Подворачиваю вправо на мыс Укурунру, и жмем морем. В случае отказа двигателя – есть куда приземлиться и колбасы 850 килограммов – не умрем. Зато сократим время полета больше чем на час. Тонна-километры остаются те же, ведь пишем в бортжурнале будто летим над сушей, но растет производительность и экономия бензина.

Оставляем оправа Шантарские острова, пересекаем остров Феклистов и держим курс прямехонько на мыс Укой – это самое короткое расстояние на Нелькая.

С северной стороны островов Птичий и Утичий наблюдаются большие разводья черной, как смоль, воды. От воды потягивает парок. У земли ветер западный, на нашей высоте северо-восточный 20 км/час.

Над сушей самолет вздрагивает от восходящих потоков воздуха и напряжение увеличивается. Невольно прикидываешь время полета до берега. Винт изменяет число оборотов, следовательно – меняется монотонность звука, и невольно замирает сердце: вдруг что с двигателем, ведь он один на АН-2. Не дай Бог начнет дергаться стрелка давления масла! Тут уж нервы, как струна.

Мы хорошо помнили случай с командиром Зубаревым. Летел

он на высоте 600 метров над морем и между берегом и Шантарскими островами вдруг упало давление масла до «О», как потом выяснилось, по причине его выбивания через лопнувший маслорадиатор. Под колесами самолета барражировали огромные косатки, как бы поджидая Витино тело на скромный завтрак. Зубареву повезло: он дотянул до Аяна и, уже на пробеге, двигатель заклинило.

У меня тоже были два оригинально-шоковых случая. Наши экипажи часто встречали в Охотском море неизвестные подводные лодки, летающие шары, и слегка побаивались встречи с ними. С двенадцатью пассажирами шпарили мы с командиром Сучковым через море. Вдруг справа раздалась мощная пулеметная очередь в упор, в кабину. Саша стремглав выпрыгнул в салон к пассажирам, я не успел. Придя в себя мы поняли, что в нас никто не стрелял, просто замерз редукционный клапан и шестьдесят атмосфер воздуха шандарахнуло словно из пушки. Саша раньше летал на Сахалине на МИГ-15 и подумал, что японцы его подкараулили. Пассажиры, забыв про море, хохотали, слушая оправдания командира.

Как-то в ноябре, при сильном встречном ветре с Игорем Чирковым резали трассу на Нелькан. Мне накануне пришлось долго летать ночью. Взлетел, прямо скажу, не выспавшись, а над морем монотонный звук двигателя сморил окончательно. Погода стояла ясная, но море штормило несусветно. Волны, словно белые барашки, накрывали все море. Неожиданно раздались резкие удары по фонарю кабины.

– Петрович! – крикнул Игорь.

Я встрепенулся:

– Что такое?

Какая-то дубина выпрыгнула из движка, промолотила но кабине и снова спряталась. До ближайшего берега, куда ни кинь, лететь минут двадцать. Я еще не успел ничего сообразить, как это что-то снова метнулось из-под капота и, словно черт кулачищем, начало лупить по всему фонарю, прыгая в диком танце. Резко даю левой ноги, чтобы рассмотреть происходящее, но черный змей, вильнув хвостом, исчез под капотом. Меняюсь с Игорем креслами, беру струбцину – металлическую трубку метровой длины с крюком на конце, открываю правую форточку и жду… Черный змей вылетел, и я удачно зацепил его крюком, прижав к капоту, а потом тихонько втащил в форточку сначала конец, потом и весь длинный резиновый уплотнительный жгут. Страху он нам нагнал много.

Часто, при полетах над морем, эта струбцина во время болтанки выпадает из двери и ударяет об пол. Впечатление такое

– будто сзади граната рванула.

На этот раз мы с Витей Яскевичем летели мирно и без приключений. В Нелькане нам предстояло поработать для совхоза. Оленеводы, люди умные и добрые, знали нас по голосам – ловили наши радиопереговоры по «Спидоле» и заранее готовились к встрече.

Разгрузившись в Нелькане, взяли на борт одного охотоведа Сашу Крюкова и вылетели в верховье реки Магей, снова в сторону Охотского моря.

Через час приземлились на заснеженную марь рядом с небольшой палаткой. Красота неописуемая! Грандиозные горы, сосны в снежных одеялах искрятся серебром. Высоко над нами, вспарывая белыми нитями стрел голубое небо, плыли военные самолеты, производя дозаправку. Саша знал, что я тоже летал на военных самолетах, потому спросил:

– Петрович, не хотел бы быть на их месте?

Мы с Витей пили горячий кофе из термоса и разглядывали крупного черного ворона, устроившегося на вершине сухостоины, не торопясь обиравшего перышки и, в то же время, не сводившего с нас зорких глаз. Грудь его отливала фиолетовым цветом.

– Саша, если бы они подышали этим воздухом, да поговорили вон с тем бесом, их бы на высоту дубинкой никто не загнал, – ответил я.

Саша протер очки, испуганно посмотрел на ворона и бегом бросился к палатке. Что с ним? – недоумевали мы! Из палатки доносились ругательства и проклятия. Отбрасываем полог и видим груду костей, отделанных до белизны. От 6-ти оленьих туш, оставленных с осени, остались мелкие объедки. Горизонтально висевший карабин вороны так отделали пометом, что он стал похож на бревно.

– Люди ждут мяса, а что я им привезу? – сокрушался Саша.

– Что есть, то и повезем для составления акта, – успокаивал я Сашу.

Таежная голытьба превратила палатку Бог знает во что! Соболи и горностаи понагрызли дыр, а вороны мощными клювами разодрали дыры в куски и всю зиму сытно поживохивали в уютной палатке. Не увидел бы сам ни за что не поверил бы.

Отбив помет от частей карабина, Саша хотел было пальнуть в нахала, но он предусмотрительно отлетел на почтительное расстояние и угрожающе каркал, курлыкал, издавал звуки, похожие на звон колокольчика. Одним словом – издевался, над нами, а может, игрался скуки ради. Умная птица, что и говорить!

За долгие годы работы в тайге лично я их просто полюбил.

Вороны чувствовали настроение людей и могли пугануть, подшутить, предупредить На рыбалке в Охотском районе близ поселка Кетанда в марте месяце таскал я крупных окуней. Вадим Бондарев улетел в Охотск и должен был возвратиться часа через три. Одному в дикой тайге было как-то не по себе. Но вот стали слетаться вороны, обступая меня полукругом. Я обрадовался – все веселее. Рыбу помельче бросал черномазой братии, и они смело подходили чуть ли не к лунке. Потом начали рыбу воровать – схватит и бегом к берегу озера. Повернулся к ним лицом, рыбу сложил в кучку. Нежелание делиться уловом вороны восприняли в штыки. Устроили настоящий гвалт, угрожающе махали крыльями. Всего их было восемь. Я считал, что накормил всех, но они, видимо, требовали про запас. Достаю ракетницу – вороны улизнули и наступил покой.

Минут через десять сзади так гавкнула собака, что от неожиданности я прыгнул метра на два, а черный бес, склонив на бок массивную голову, как мне показалось, с ухмылкой, полетел к сородичам.

На другой день перелетели с пассажирами в бухту Няча, что недалеко от Аяна. Там рыбаки наловили горы трески и понятия не имели куда ее деть. У нас работы было немного, и потому накануне позвонил в Токур другу Григорию, снабженцу БАМа.

– Везите, всю примем! – ответил начснаб.

Для определения цены и других оргвопросов к рыбакам летели с нами: председатель райисполкома Виктор Камышенко и представители Аянского рыбкоопа. Приземлились в мягкий, словно пух, снег бухты. Воздух наполнен тонкими запахами моря, у майны лежат горы крупной, пузатой трески. Одна рыбина наколота на верхушку высокого шеста, вместо флага. Рядом расхаживал черный ворон, не обращая на нас ни малейшего внимания. Одно его крыло волочилось по снегу. «Кто же его подбил?» – думали мы.

– Давай поймаем, все веселей будет летать. Может и говорить научим! – предложил второй пилот Яскевич.

– А что, мысль, – поддержал я его.

Начали окружать бедолагу, как мы думали. Женщины-якутки хитро посмеивались, раскосыми глазами глядя на наши старания. Ворон не спеша отпрыгивал от нас дальше и дальше. На помощь нам втянулись почти все пассажиры и даже беременная женщина, растопырив руки, тоже старалась помочь. Метров за 150 увел нас от самолета толстошеий бес, а когда кольцо окружения почти сомкнулось и в наших душах пылал огонь победы, ворон, оглядев противников, легко взлетел и спланировал на киль нашего самолета.

Мы ковырялись в глубоком снегу, с пустыми руками и проклятиями в адрес ворона гребли к самолету, а ворон, во все горло орал на нас: «Кугрл! Кугрл!».

– Скажи спасибо, что нет ружья, я бы тебя проучил, шутник поганый, – возмущался Яскевич.

Якутки, улыбаясь, рассказали мне, что это излюбленная манера игры воронов с маленькими детишками. Ну, а мы-то откуда знали? Не оставлять на открытых местах часы, ложки, вилки и другие блестящие штучки – это пилоты усвоили, но другие способности воронов являлись для нас, новичков тайги, настоящим сюрпризом.

Как-то на севере Аяно-Майского района Хабаровского края нам пришлось наблюдать охоту воронов на водоплавающую птицу. Это было поразительно. Снятый фильм мог бы быть учебным пособием для военно-воздушной академии. Кто же учил воронов высочайшему искусству?

Мы тогда отлетали саннорму, но вылететь в Николаевск-на-Амуре не смогли из-за сильного и мощного по вертикали тумана, закрывшего прибрежные аэропорты Охотского моря. В Якутии стояла теплая, ясная погода конца октября. Командир вертолета Мазницын Володя завез наш экипаж на вертолете с лодкой-казанкой на реку Северный Уй. Мы отдыхали: собирали ягоды, грибы, рыбачили, охотились. Воронов в тех местах было больше чем достаточно. За несколько дней мы к ним привыкли, и они нас считали своими.

Занимали вороны выгодные высотные позиции для ведения разведки. Громкими криками они встречали и провожали каждое животное, появляющееся на их территории, – будь то лось, олень, медведь или заяц. Мы благодарили осведомителей и всякий раз были настороже.

Иногда вороны собирались вместе на какой-нибудь косе и важно прохаживались, громко обсуждали какието проблемы.

И вот наступало утро. Две пары ворон набирали высоту примерно 1000 метров и начинали медленно парить над сужениями горных долин, зажимавшими каменными берегами буйные воды рек. Занявшие высоту пары подают призывы: «Кугрл! Кугрл!» Как по команде сидящие на деревьях вороны бросаются к реке: кричат так, что мертвого поднимут, бьют крыльями по воде, по прибрежной траве.

Всякая птица, особенно утки, в ужасе выскакивают из укрытий и сломя голову удирают вниз по течению, подальше от взбесившейся орущей братии. Как только утки приближаются к узкому ущелью, верхняя пара сложив крылья, пикирует на обалдевшие стаи, и вот уже веером летят в разные стороны перья

попавших в засаду птиц. Потрепанные стаи с криком разворачиваются назад и удирают в противоположную сторону, но и там их ожидает пара «истребителей».

В несколько минут и охота закончена. Вороны слетаются на косу и начинается совместный пир. Утки выплывают на воду и, как ни в чем не бывало, покрякивают на глазах своих врагов, занимаются повседневными своими утиными делами, и так изо дня в день. В этом плане природа жестока – выживает сильнейший.

ГОРИМ И ПАДАЕМ!

Все началось неожиданно и просто, сначала раздался взрыв в двигателе, и тут же взметнулось пламя метровой длины, на мгновение лизнувшее фонарь кабины ярко-красным языком и улетевшее к хвостовому оперению фюзеляжа. Началась неистовая тряска двигателя. Стрелки приборов плясали в диком танце, зубы, казалось, вот-вот вылетят из челюстей, глаза из орбит, а цилиндры двигателя разлетятся в разные стороны.

Уменьшить режим работы двигателя нет возможности. Сильный встречный ветер опустит самолет на крыши домов, высоты-то набрали всего лишь семьдесят метров.

Резкий перевод сектора Пк желанного результата не достигает.

Прохожие, задрав кверху головы, дивятся необычной картиной. Им хорошо видны летящие обрывки пламени и слышен угрожающий бабаханьем рев захлебывающегося двигателя.

«Быстрее отвернуть от крыш домов», – сверлит мозги единственная мысль.

Двигатель трясется, взрывается, клекочет, но, как ни странно, неплохо тянет. Дома остаются в стороне. Перед нами совхозное поле. Сесть на поле очень заманчиво, только нет гарантии в безопасном исходе, и скольких нервных разбирательств для нашего экипажа будет стоить такая посадка.

Аэродром совсем рядом, всего лишь в одном километре. Подумают, что нарочно сели в поле – дабы отличиться, заработать авторитет. Нет, надо дотянуть до аэродрома во что бы то ни стало.

Под колесами проносится река Камора. Деревья. Последние кустарники. И вот она – долгожданная бетонка! Газ убран, а попутный ветер силой 12 м/сек. несет самолет в двадцати сантиметрах от ВПП несмотря на максимальный взлетный вес, и усадить его никак не удается.

Наконец со скрипом шмякаемся о бетонку. Двигатель сразу прекращает изрыгать пламя, что замечает даже диспетчер посадки, и работает ровно, устойчиво, как ни в чем не бывало. Хоть снова проси разрешение на взлет.

Заруливаем на стоянку, в те годы не огороженную и никем не охраняемую. Нас встречают командир звена Алексей Долматов, начальник АТБ Иван Чмут, другие лица. С резким воем мчится машина скорой помощи, которую никто не вызывал. Мы удивлены. Из машины выпрыгивает Василий Смаль, обнимает меня и со слезами на глазах ругает:

– Одного соседа похоронил, другой туда же! Скоро один с бабами останусь!

– Ничего, Василий, мы еще повоюем, – успокаиваю друга.

Медперсонал наблюдал наш полет над больницей. Все видели и слышали, а когда самолет скрылся за лесом, с ужасом ждали взрыва, которого, к счастью, не произошло. Спустя некоторое время по своей инициативе ринулись нам на помощь. По чистой случайности шофером скорой оказался наш сосед по дому: веселый, добрый и надежный друг.

Василий и врачи наперебой, с жаром, рассказывали комиссии, что пережили они и жители домов, когда над ними грохал двигатель, изрыгал языки пламени. Нам нечего было добавить.

Произошло типичное заедание иглы карбюратора в поплавковой – камере, очень распространенное явление на двигателе АШ-62 ИР. Неприятность ходила за летчиками по пятам до тех пор, пока конструкторам не пришла в голову мысль переломить иглу. Соорудить нечто вроде колена и тряски сразу «как рукой сняло».

Отказы материальной части начались у меня с самого первого полета и потом преследовали всю летную жизнь.

В 6-м ВАУПОЛ в городе Каменка, что под Пензой, начались наши первые шаги в голубые просторы небесного океана. Сразу после окончания 10-го класса в 1957 году, пройдя теорию, наша экспериментальная эскадрилья вылетела в зимние лагеря поселка Миртовщина, где в декабре того же года и начались полеты на самолете ЯК-18у. Инструктором в нашем экипаже был старший лейтенант Сурков, прошедший, как и все летчики эскадрильи, горнило войны. Наград у всех было по пояс. Для нас, в ту пору «желторотых цыплят», они являлись богами, достойными преклонения.

Перед Новым годом случилась беда: поскользнулся в хромовых летных сапогах на гололеде наш инструктор и получил сотрясение мозга. Шефство над нашим экипажем взял командир звена капитан Алексей Орлов.

В первом ознакомительном полете на нашем ЯКе не встала на замок передняя стойка шасси. Какие крутил фигуры боевой, маленький, веснушчатый, рыженький, лысенький капитан, надо было посмотреть.

С первого знакомства капитан Орлов покорил нас необыкновенной добротой и самозабвенной любовью кавиации. Мы знали, что после шести самостоятельных полетов восемнадцатилетнего сержанта Орлова выпустили в бой с Воронежского аэродрома в июле 1941 года.

До самого Липецка гнался он за немецким разведчиком, поливая его из пулемета. Последнюю порцию металла всадил в тот момент, когда брызги горячего масла полетели самому в лицо, однако успел заметить, как резко запрокинулась голова вражеского стрелка и медленно сползла вниз из-за турели. Спаренный пулемет уставился стволами в зенит, напоминая руки сдающегося противника. Теперь ничто не мешало расправиться с пиратом. Приблизившись вплотную, Алексей решил ударить по правому мотору «хейнкеля». Нажал на гашетку и не ощутил привычной дрожи от отдачи оружия. Холодный пот прошиб все тело. Оружие молчало. Стало ясно: боезапас расстрелян. Масло забрызгивало фонарь кабины.

В последний момент противник достал истребитель сержанта Орлова. Снаряды угодили в маслобак, распотрошили приборную доску, а на теле ни царапины, и это радовало. Решил бить крылом, чтоб не улизнула вражья акула. Резкая дача правой ноги с расчетом срезать киль «хейнкеля». Не менее резким кабрированием немец уходит от удара. Еще бросок – снова мимо.

Алексей понял, что в самолете «волки» не чета ему и таранить их не так-то просто. Мотор начал давать перебои. Самолет противника продолжал уходить, играясь с новоиспеченным истребителем, как с неразумным котенком.

«Экипаж меня видит и предугадывает мои намерения. Надо зайти снизу», – догадывается сержант.

Повисев под темным длинным фюзеляжем, Алексей решительно потянул ручку на себя. Винт мягко рубил металл разлетающийся большими клочьями в разные стороны. «Хейнкель» переломился пополам. Его хвостовое оперение ударило по кабине ЯКа, сплющив и разрушив фонарь кабины, превратив ее в мышеловку.

Какое-то время самолеты кувыркались в сцепке, затем маленький ЯК, словно пинком отбросило от чужой машины с крестами, разбрасывающей черные комочки, превращавшиеся в большие белые грибы.

Двигатель ЯКа заглох. Самолет круто пикировал к родной земле. Голова гудела будто от удара по ней дубинкой. Руки наливались свинцом.

«Надо не потерять сознание и посадить самолет, иначе немецкая шпана прикончит меня», – размышлял Алексей.

Местность попалась неровная: самолет пахал животом по рытвинам и буграм. Ремни лопнули, не выдержав нагрузки. Коллиматориый прицел пришелся прямо по лицу. До сознания доходили обрывки фраз:

– Маленький какой, а каких громил ухандокал!

Открыв глаза, сержант понял, что везут его на телеге, запряженной парой волов, понукаемых расторопными женщинами. Рядом вышагивали надменные асы Люфтваффе, одетые в темные костюмы, белые рубашки с галстуками, все награжденные железными крестами, без головных уборов с развевающимися на ветру белокурыми волосами. У всех четверых руки связаны за спинами. Женщины то и дело подгоняли пленников, норовя побольнее ткнуть вилами в заднее место.

Так закончился первый бой нашего командира звена. Отвалявшись в госпиталях, Алексей продолжал сражаться в воздухе. Сбил десять самолетов противника». Как было не гордиться таким командиром. Когда Орлов пытался выпустить переднюю ногу, я от страха готов был выпрыгнуть из самолета. Первый полет, и такой каскад фигур! Немыслимо! Стойка так и не выпустилась в воздухе, но при посадке от удара о землю, стала на свое место.

Многому научил нас капитан Орлов. Боевые летчики учили боевому искусству, не признавая никаких КУЛПов. Полеты начинались в пять часов утра, когда в небе царила тишина. (Зимой в девять утра.)

Одиночные самолеты, пары и тройки при любой возможности пикировали на проезжающие машины, пароходы, плывущие по реке Суре. Орлов пшиканьем тормозной гашетки «расстреливал» цели.

Руководитель полетов майор Грачев зорко наблюдал в бинокль за женщинами, украдкой собирающими грибы на аэродроме. Убедившись в полноте корзин, поднимал звено для атаки. Сверкали по росистой траве голые пятки разбегающихся жителей села Чемодановка. Грибы перекочевывались в парашютные сумки и доставлялись в столовую. Грибники возвращались на излюбленные места и спокойно заполняли опустошенные корзины. То была своеобразная игра, обеим сторонам доставлявшая юмор и удовольствие.

Курсанты оттачивали технику пилотирования на малых высотах. В выходные дни на танцах местные мадонны и курсанты весело обсуждали, чья корзина была красивее и чьи грибы вкуснее.

Первый летный год пролетел одним мгновением. Перед выпуском капитан Орлов говорил нам:

– Пролетаете всю жизнь, если будете считать, что все остальные в воздухе пьяные и хотят вас сбить.

Много лет спустя над Днепропетровском на большой высоте в ясную погоду столкнулись два ТУ-134. Пассажиры и их чемоданы горохом сыпались на землю с небес. Прочитав шифровку, мне

вспомнились слова Орлова. Как жаль, что погибших пилотов не обучал наш капитан.

Выпускные экзамены по технике пилотирования в нашей эскадрилье принимал Герой Советского Союза генерал Якименко. Группа из пяти человек не подвела своего любимца, сдав экзамены в воздухе на «отлично». Город Каменка Пензенской области стал прочным фундаментом для десятков тысяч летчиков, закончивших военные училища. Многие впоследствии, не по своей воле, перешли в гражданскую, авиацию. Школа первоначального обучения летчиков воспитала в юношах летное мастерство, выдержку, самообладание и мужество: качества, которых так не хватало многим из нас.

Хорошо летать в ясную погоду при исправной материальной части, а если наоборот? Одних зигзаги неудач обходили стороной, других преследовали везде и всюду. После посадки с невыпускающейся стойкой шасси, я притопал в стартовый квадрат, до слуха донеслось выражение штурмана эскадрильи майора Чепко:

– Жаль мне этого пацана, теперь поломками он обеспечен на всю оставшуюся жизнь.

Чепко как в воду глядел. В бытность вторым пилотом прилетели мы с Володей Трутневым в Алдому по санзаданию за военными ракетчиками, но выполнить его не смогли.

Ветром самолет подбросило в воздух во время разворота и воткнуло левым крылом в землю, сделав из него лыжу. Сидели мы с Володей целую неделю без пищи, отстреливаясь ночью от медведя из пистолета ТТ из маленького домика без окон и дверей.

Прилетели-таки к нам командир отряда Анатолий Самсонов и начальник АТБ Виктор Чиндин. Отпилили полтора метра нижнего крыла, но погода вылететь не позволила, и снова ожидание на холоде. Все мы были любителями шахмат и, смастерив из патронов фигуры, убивали время уже веселее.

На базу перелетели нормально. Жаль, что через год, 9-го февраля, Чиндин с заместителем командира летного отряда Валентином Комаровым и своим замом Ремом Мешковым погибли при взлете в поселке Джигда после захода солнца.

Накануне самолет провалился левой лыжей под лед реки Мая. Комаров находился случайно в Нелькане. Он отправил командира самолета Белоцерковича домой на своем самолете, а сам возглавил операцию по спасению самолета, провалившегося под лед. Провозились дотемна и, чтоб завтра долго не греть самолет, решили перелететь в Нелькан. Лететь-то семь минут! После взлета исчезли.

Искали их пять дней. Нашел местный охотник по запаху бензина. Самолет врезался в тайгу на большой скорости и так разрушился, что от него ничего не осталось. Печка подогрева сплющилась в лепешку. Замерзшая рука Чиндина что-то показывала указательным пальцем левой руки. В месте падения и сейчас уцелело вековое дерево со сломанной самолетом вершиной.

Версия: отказ прибора скорости в результате замерзания трубки ПВД, находившейся над полыньей в течение двух суток.

Получил я третий класс и готовился стать командиром самолета, но тут приходит телеграмма из Хабаровска: «Срочно направить самолет с экипажем для выполнения авиахимработ». «Химработами» наш отряд не занимался, потому подготовленных экипажей не имел. Командир объединенного отряда Николай Алифиренко вызвал командира звена Алексея Ежова и меня:

– Завтра полетите в Хабаровск на месяц на «химию». – Ты, командир звена, справишься, а этому, – показывая на меня, – лишний опыт в жизни не помешает. Выбирайте самолет и в путь! – закончил недолгое напутствие Николай Яковлевич.

В управлении Ежов встретил тезку и друга флагштурмана Репина и поставил условие: площадка должна быть на берегу речки у леса, как на родине в Тамбове.

Два дня перемещались хабаровские экипажи, уступая гостям ласковые пейзажи. На третий день состоялось знакомство с руководством совхоза им. Сергея Лазо Переяславского района в селе Гродеково. На берегу тихой реки Кия возвышался курган из дуста.

– Если мы его закопаем, то через несколько лет он себя покажет и нас посадят. Продать некому. Ваша задача распылить его к энтой бабушке, – давал наставления главный агроном.

«Пылить» начали со своего аэродрома над которым всегда вились тучи оводов, потом улетали подальше к реке Уссури. Вдоль реки, на высоте 50 метров, навешивали толстые, серые веревки из дуста, плавно спускающиеся на китайские луга. Косари грозили нам кулаками, но мы продолжали припудривать их в отместку за гибель наших парней на Даманском. Ветер сопутствовал нам, и дней через десять весь дуст улетел за границу. Досталось и кое-кому из наших. Многие пчеловоды приезжали к нам с жалобами:

– Все пчелы подохли.

– Сами виноваты мы по радио объявляли, – оправдывался Ежов.

– Откуда в тайге радио! – разводили руками мужики.

Кляли нас на чем свет стоит китайцы и наши русские, и их

молитвы дошли до Бога. Пропалывая картофель, забыли уменьшить дозировку и так «пропололи», что не осталось ни травы, ни ботвы.

– И откуда только вас принесло на мою голову? – буйствовал агроном. – Если завтра сою спалите, расшибу ваш самолет и идите домой пешком, – грозил агроном.

С рассветом, вместе с коровами, переходим вброд речку. Вода как парное молоко. Животные любили лить теплую воду по утрам и прятаться от кровососов всех марок в неглубокой речке. Приняв водную процедуру, разогнав сонливость, мы, по обычаю, занимаем рабочие места и улетаем за сорок километров к дальним полям.

В то утро, после первого гона, на высоте пять метров вдруг начало темнеть. В кабине запахло гарью. Едкий дым першил в горле. Алексей набирал высоту, стремясь уйти от столкновения с отдельными деревьями, которых на полях было множество. Одной рукой сорвал колпачок тушений пожара двигателя, нажал на нее. Кнопка щелкнула, и на этом все кончилось. Система оказалась пустой.

– Тащи огнетушитель из фюзеляжа! – приказал мне командир.

Несу огнетушитель. Вскрываю приборную доску. Клубы дыма врываются в кабину. Направляю струю пены в гущу дыма, однако вместо пены брызнул веер жидкости и вылетели с шипеньем остатки воздуха. Выбрасываю баллон, как никчемную безделушку. Ноги жжет, дышать нечем. Надо быстрее садиться, иначе сгорим. Алексей пытается заглянуть через форточку, но масло попадает на лицо и в глаза.

– Ничего не видно, смотри через нижнюю форточку, что там впереди?

Я вижу через нижнюю форточку край поля под собой и чуть-чуть впереди.

– Убирай газ, садимся! – подсказываю командиру.

Алексей второпях ищет кнопку закрылков. В кабине полно дыма. На лобовом стекле мечутся какие-то тени, похожие на кроны деревьев. Может быть, и в самом деле деревья. Мне с левой полусферы ничего не видно. Алексей пилотирует самолет и «клюет» носом о левую руку, пытаясь протереть глаза.

Несдобровать нам, если на пути встретится дерево, понимаем оба, а о том, что под левым крылом только что пронеслись крыши домов поселка Новосоветский, нам и в голову не пришло.

– Земля! Добираем штурвал! – кричу командиру, так и не успевшему выпустить закрылки, а, может, и к лучшему. Алексей садился вслепую, а мне был виден, сквозь дым и брызги масла,

летящие с лопастей винта, лишь небольшой кусочек поля, оказавшийся огородом председателя колхоза, да передняя кромка крыла.

На пробеге самолет имел несколько тенденций скапотировать, но жидкость в баке тонной весом плескалась с противоположной амплитудой пикирующему моменту и, словно веревкой, дергала за хвост самолет, пытающийся опрокинуться. Самолет словно кенгуру прыгал через поперечные грядки картофеля. Это нас и спасло.

Прожаренные маслом, с чугунными головами, наглотавшись ядовитого дыма, мы пулей вылетели из самолета, как только остановились и увидели, что стоим в нескольких метрах до двух кряжистых дубов, выросших на краю глубокого оврага. Повезло, ничего не скажешь!

С верхних плоскостей стекало масло, двигатель потрескивал, остывая на ветру, извергая клубы дыма. Словно из под земли у самолета появилась бабуся с ведерком воды, глянула на измазанные наши физиономии и всплакнула:

– Сыночки, родненькие, какой же супостат послал вас летать? Его бы сюда, анчихриста!

Знал бы Алифиренко, что он и «супостат» и «анчихрист», наверное не возрадовался бы. Тем временем к самолету сбегался народ. Подъехал, восседая на бочке с водой, запряженной старой клячей, такого же возраста дедок. Многие жители никогда еще не видела так близко «живой» самолет с его «бравым» экипажем, отмывающим масляные физиономии в ведрах с водой. Тут я припомнил капитана Орлова. Мы находились в сходной ситуации: его лицо было залито маслом и наши тоже, его самолет лежал в глиняном карьере, наш стоял в огороде. Он был в военной форме, а мы в одних трусах.

Коллектор двигателя остыл и масло перестало дымить.

– Все, товарищи, расходитесь по домам, – просил селян командир звена. – Беги, Коля, в сельсовет, позвони в управление, доложи о вынужденной и пусть везут новое уплотнительное кольцо втулки винта.

Винт с деревянными лопастями страдал подобным дефектом, и мы, облитые маслом, были не первыми.

– Алексей Алексеевич, у нас бумаги не сделаны, а ну как проверят! Может сам позвонишь?

– Как же я в одних трусах пойду по деревне? – размышлял Алексей.

– Надевай мои плавки, – предложил я командиру.

Оводы, словно сбесились, норовили оторвать кусок пожирнее. От их укусов вздувались шишки, да и комары уже проснулись.

– У вас в самом деле нет одежды? – недоумевал председатель.

– Какая одежда в такую, рань! – пожимал плечами Алексей.

– Сейчас что-нибудь придумаем, – пообещал хозяин деревни.

– И, пожалуйста, организуйте охрану, – попросил Алексей.

– Хорошо, все организуем, – отвечал на ходу председатель.

Вскоре нас сносно приодели, а мне даже соломенная шляпа досталась. Не сомбреро, но все же! Часа через три прибежал наш техник Володя Коромчаков:

– Что случилось?

– Успокойся, твоей вины нет, – обнимал молодого товарища командир.

Володя, мало того, что преодолел сорок километров пути бегом, на лошадях, тракторах, машинах, велосипеде, еще и принес нашу одежду и документы. Зона-то пограничная!

– Ну, молодец, ну герой! – восхищались мы молодым авиатехником.

– Как же ты нас нашел? – спрашиваю Володю.

– Бежал по курсу. Я же видел, куда вы полетели. Прошло тридцать минут, на большее горючего не было, тогда и побежал, придерживаясь вершины высокого дерева, за которым вы скрылись, – простодушно, но грамотно в штурманском отношении пояснял Володя, попивая прохладное молоко из трехлитровой банки, доставленное нашему экипажу гостеприимными жителями деревни Новосоветское.

После обеда приехала оперативная бригада из Хабаровска и к вечеру самолет отремонтировали, но полил дождь, и о взлете не было и речи. Трактором вытянули самолет на дорогу, перемесив в огороде все, что росло. Дугообразная дорога семьдесят метров в длину пролегала но краю балки, заросшей кустарником и ныряла под крутой яр. С нее-то и надо было взлетать.

Три дня мы ждали, пока подсохнет и подует ветерок. Конструкцию облегчили до предела, даже унитаз, весом три килограмма, выбросили. На краю, оврага собрались жители поселка. Малыши забрались на крыши домов и сараев понаблюдать взлет самолета или его падение. Самолет содрогался от рева двигателя, будто перед смертью, размышляя: унестись ввысь или сложить крылья в безвестном овраге.

Оторвались-таки на самом краю оврага, цепляя вращающимися колесами о макушки орешника. На прощание помахали крыльями добрым жителям деревни и полетели в ставшее родным село Гродеково.

За нервный стресс при посадке и взлете нам и спасибо никто не сказал. Видимо, в авиации не принято было отмечать заслуги пилотов.

Через годы, будучи командиром самолета, накануне Нового года шагал я на работу ранним утром. На пути встретилась Ольга Бянкина – диспетчер отдела перевозок – с пустым ведром.

– И откуда тебя вынесло, нет бы спрятаться в кустах, подождать пока пройду, – ругался я.

– Я тоже на работу спешу, некогда мне тебя поджидать, – парировала Ольга.

«Баба с пустым ведром – не к добру», – лезли в голову тревожные мысли. И правда… В столовой попался жесткий кусок мяса.

– Что за мясо? – спрашиваю официантку Юлю, жену нашего пилота Муратова.

– Нерпа жареная, – не моргнув глазом, шутит Юля.

Растягиваю на вилке от зубов вкусный жареный кусок, а он возьми да сорвись. Как из пращи полетел в потолок, срикошетил на грудь тучному мужчине, завтракавшему через три стола от нашего, и, надо же, угодил прямо в его тарелку. Мужчина недоуменно смотрел на потолок, соображая откуда свалилось мясо и что с ним – делать. Не знал и я, что делать: просить свой кусок – стыдно, заказывать поздно, сухую картошку есть неохота. Так и пошел на вылет не солоно хлебавши.

Грузчики загрузили катки и траки от трактора и заталкивали кабину, которая никак не вмещалась.

– Снимите рычаги боковых фар, – советую, сидя в кабине, чтобы не лезть через верхний люк.

Грузчики, не раздумывая, обломали рога фар и втолкнули кабину, хорошенько все привязав.

Набираем высоту 1950 метров, и держим курс на залив Николая. Если в Нелькане провозимся столько времени с выгрузкой, домой никак не успеем. Хочется резануть трассу напрямую, через море, но самолет только что пригнали из Львова. Черт его знает, как они там его делали – вдруг забарахлит!

Последние месяцы года меня то и дело преследовали отказы двигателя. «Надо набрать побольше высоты от Усолгино тогда и принять решение», – размышляю я. Выработав часть горючего, занимаю эшелон 2400 метров, и тут же начала расти температура масла и падать давление масла до нуля. Винт автоматически затяжеляется на большой шаг. Самолет «сыпется».

Отворачиваю от гор к косе Бетти. Докладываю диспетчеру Николаевска о следовании на вынужденную посадку на лес или лед Ульбанского залива, если дотянем.

Лес густой, деревья высокие, укутанные толстым слоем снега. Сесть на него можно, но жаль новый самолет 65806. Тянем что

есть силы и умения, а деревья – вот они, рядом. Стряхиваем лыжами снег с верхушек деревьев последней сопки и, о счастье! Под нами берег высотой 900 метров. Спокойно рассчитываем и садимся на ровный участок то ли мари, то ли наледи. На пробеге перепрыгнули через валежину засыпанную снегом и остановились возле кромки сказочного леса целехонькие и невредимые.

Тут только спохватились, что вылезать надо только через верхний люк. А если бы при посадке на лес самолет опрокинулся, да, не приведи Бог, загорелся, что тогда? Сгореть заживо перспектива не из приятных. От таких мыслей, аж жарко стало. Но хорошо, что хорошо кончается. Летящие сзади экипажи так и не смогли обнаружить нас, пока мы не запалили большое корневище сосны, валявшееся неподалеку.

Второй пилот Слава Дернов искал окурки под креслами сидений, я сожалел об улетевшем куске мяса. Вздумал решить проблему питания при помощи пистолета ТТ. Ухожу далеко от самолета и обнаруживаю несметную стаю куропаток. Красивые птицы с черными перышками в хвосте, белые, как снег, очень похожие на голубей, копались в снегу, не обращая на меня никакого внимания. Ложусь на снег, пристраиваю тяжелый пистолет на пень и выжидаю, пока десятка полтора птиц не выстроятся на траектории полета пули. Птицы бегают туда-сюда, словно играются со мной.

Наконец нажимаю на спусковой крючок, но выстрела нет. В чем дело? Смотрю на ударник и глазам не верю: он остановился на полпути. Замерзла смазка. В оружейной книге, сам читал, о замене смазки на зимнюю. Ну, узнаю, кто «менял», – берегись.

Прячу пистолет за пазуху и бегом к самолету. Вокруг полно разлапистых свежих следов, может – росомахи, а может, и медведя? Вдруг он уже следит за мной? Если догонит и сожрет – позора будет на всю страну. С отказавшим двигателем сел в тайге, не убился и сам, добровольно пошел в лапы зверюге с пистолетом полным патронов. От навязчивой мысли унты сами несут к самолету по глубокому снегу в сорокаградусный мороз.

Через четыре часа после посадки прилетел вертолет МИ-4 с Анатолием Самсоновым, Алексеем Долматовым, Иваном Чмутом. Осмотрели двигатель и решили однозначно: менять его. После Нового года в тайгу направили бригаду из лучших авиатехников: Ким Шипицын, Анатолий Манин, Юрий Остроухов, Алексей Шестаков. Меня включили в качестве замполита и заведующего спиртом.

Десять дней на жестоком морозе работали ребята, закручивая гайки голыми руками. Командир вертолета Юрий Бойко возил нас на работу из поселка Тугур. Мужественные скромные трудяги-

техники заменили двигатель без сучка и задоринки. Мы с командиром АЭ Анатолием Кузнецовым после взлета, без облета, как требует инструкция, направились прямиком в Николаевск-на-Амуре.

Вскрытие двигателя показало разрушение бронзового золотника главного шатуна. Это был шестой случай по Союзу на двигателях польского производства.

Приказом № 56 от 9.02.1965 года мне была объявлена благодарность: «За добросовестное отношение к выполнению задания в полевых условиях зимы по замене мотора на самолете 65806». Командир Объединенного Авиаотряда Николай Яковлевич Алифиренко таким кощунственным методом отблагодарил командира самолета за пережитое над тайгой, спасение самолета.

Про второго пилота попросту позабыли, будто он не смотрел смерти в глаза. Молодец бабуля из села Новосоветское – точно назвала командира «супостат».

В канун праздника, 6-го ноября 1973 года, с Валерой Харитоновым выполняли рейс № 385 по маршруту: Николаевск – Херпучи – П. Осипенко – Комсомольск. В Херпучах взяли на борт шесть пассажиров – женщин с грудными детьми и почту до Комсомольска. Набрали высоту 1350 метров и услышали смену звука в двигателе. Звук напоминал работу циркулярки. Немедленно перевожу самолет в набор высоты с разворотом назад в Херпучи.

Под колесами сухостоины, каменистые сопки и большая вода на реке Амгунь. Садиться некуда. До Херпучей 15 минут полета.

Посылаю Валеру проверить надежность привязных ремней у пассажиров. Они уже догадались о неисправности и тревожно глядят на нас.

Минут десять двигатель тянул и высота подходила к двум тысячам, затем начались перебои и страшный грохот, будто кто живой лупил внутри кувалдой, пытаясь вырваться наружу.

Плач женщин перерос в рыданья. Надо идти успокоить. Показываю на нагрудный знак пилота 1-го класса (а что еще делать?):

– Видите! Нечего хныкать, сядем нормально.

Отзываю в сторону мужчину, инструктирую правилам пользования огнетушителем, показываю, как открыть пассажирскую и грузовую двери, чтоб в первую очередь вывести из самолета женщин с детьми в наветренную сторону. Содержимое аптечки высыпаю ему в карман, рассказываю метод остановки крови на случай нашего ранения. Все это занимает 1-2 минуты.

Двигатель почти не тянет. Обороты вынужденно убираем из-за боязни полного разрушения его. Аэродром Херпучи виден, и высоты на планирование должно хватить. Служба движения следит за нами. В эфире тишина: все слушают наши переговоры. Нет-нет кто-то из друзей тревожно подскажет: «2767, держитесь!»

– Будем стараться, – отвечаю.

Кажется – вот-вот заденем закрылками вершины березок, ан нет, встречный ветер, как по заказу, поддувает и последние кусты минуем удачно. В двигателе грохнуло в последний раз, винт крутнулся в противоположную сторону, покачался и замер. Какая поразительная точность! Мягко приземляемся и по касательной катимся прямо на стоянку. Пассажиры молча покидают самолет и исчезают.

Довыполнить наш рейс прилетает Анатолий Николаев, но вместо пассажиров везет ведомость. Вечером с Николаевым возвращаемся домой.

В Хабаровске разрезали наш двигатель автогеном (разобрать было невозможно) и обнаружили оторванную шестнадцатикилограммовую щеку противовеса. Она-то и гуляла по картеру, наводя на нас ужас.

Командир Отряда Владимир Пилипенко наградил наш экипаж пятью бутылками водки. «За мужество по спасению дорогостоящей авиационной техники», как сказано в приказе № 109.

На многие отказы матчасти я уже перестал обращать внимание и старался о них, по возможности, никому не докладывать. Одна вынужденная посадка была не замеченной никем, кроме нас с Юрой Климовым.

В поселке Нижние Пронги привезли на лошадке восемь пассажиров, пьянющих в дымину. Не брать – жалоб не оберешься. Мороз сильный и ветер метров 15 в секунду, отрезвеют пока суть да дело.

Взлетели против ветра курсом на крутой, отвесный берег. Над берегом, на высоте метров двадцать, прямо над ракетными позициями, заглох двигатель. Пять ракет торчат по кругу во все стороны, и если заденем хоть одну, что будет – страшно подумать.

Крен влево под 90°. Ветер сносит самолет с кручи под обрыв, проносимся нижним крылом буквально в трех метрах от корпуса ракеты. Еле успеваю убрать крен, как грохаемся об лед. Затормозили бег самолета и стали думать, что же произошло.

Магнето было выключено, стоп-кран выключен, баки перекрыты. Ни Юра, ни я не могли вспомнить – когда кто что выключал. Поставили все в исходное положение, попробовали

запустить двигатель. Запустили, опробовали. Работает как часы.

Пассажиры враз отрезвели. Решили взлетать вдоль берега, а там по Амуру до Николаевска. Над Амуром двигатель еще раза два глох, но запускался. Дотянули.

Рассказал по секрету технику-бригадиру Алексею Добшику о случившемся.

– Заруливай на стоянку, будем смотреть, – приказал Алексей.

Утром встретил улыбающийся:

– Ума не приложу, как вы летели? Четыре цилиндра сдернули. Полностью не работали!

– Там же еще пять, – отшучивались мы.

На АН-2 отказ двигателя не страшен, будь побольше высоты. Главное – мгновенно среагировать, отдать штурвал от себя и сохранить скорость до момента выравнивания. На скорости можно крутить крен любой, так же до самой земли уходя от столкновения с препятствием. Командиры, которые мешкали, теряли скорость, в лучшем случае, разбивали самолет. Обидно, когда есть высота, самолет управляем и, увы, по причине отказа в работе двигателя да неумелых действий экипажа самолет превращается в груду искореженного металла.

Другое дело, если самолет неуправляем. Бывали и такие случаи.

У командира самолета Виктора Изотова, взлетевшего в аэропорту Удское, заклинили элероны на вираже на высоте сто метров. Самолет опрокидывало на спину. Виктор мигом переместил пассажиров на противоположный борт. Неимоверными усилиями удерживали самолет в крене до самой земли и приземлились на одно колесо поперек полосы.

Самолет 1759 днем раньше пригнал из Хабаровска после капремонта Вячеслав Хрусталев. Балансировочный противовес на заводе болтом не закрепили, а замазали краской. Какое-то время балансир держался, а потом разболтался и заклинил элероны в положении левого крена, и Виктор чуть было не сыграл в ящик. Изотов – молодец, справился с труднейшей задачей, за что был награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Выходит – можно выпутываться из, казалось бы, безнадежных ситуаций с достоинством и честью. Летные биографии многих пилотов тому подтверждение.

Не обидно, когда трагедии случались из-за отказа матчасти, но бывали настоящие курьезы из-за разгильдяйства или пренебрежительного отношения к своим служебным обязанностям отдельных работников.

Как-то принимал площадку у золотарей в Горном в жаркий июльский день. Там как раз садился на МИ-8 Алексей Лихачев.

Прошу посмотреть полосу, дабы не наломать дров. После взлета Алексей передал мне, что полоса сухая и пыль столбом, можно на АН-2 садиться смело.

Сели, прорулили, все нормально. Загрузили двигатель – и на взлет, но самолет начал проминать грунт. В колеях от шасси появилась вода, и это на сопке высотой 600 метров. На развороте левое колесо провалилось по самую плоскость. Выгрузили двигатель, подняли самолет краном и налегке улетели в Аян для дозаправки.

В Мунуке нас поджидал бензозаправщик. На стоянке прозябали два пассажирских самолета. Спрашиваю у секретаря парткома Кузнецова Анатолия Алексеевича:

– Почему стоят самолеты в ясную погоду?

– Вылетали в Николаевск и почему-то вернулись, – был ответ.

Мы заправились под пробки и взлетели в сторону моря с разворотом на Белькачи. Набрав 1500 метров, заметили, что температура головок цилиндров двигателя начала резко расти до 250, 270, 300°. Дело приняло опасный поворот.

Разворачиваю самолет на аэродром вылета и передаю в Николаевск о вероятности некондиционного топлива. Двигатель тянул как зверь, но температура зашкаливала за все пределы. Двигатель того и гляди взорвется. Садимся удачно. Комиссия выяснила, что в баках у нас был гольный соляр. Оказалось – молодой инженер поставил в разделительный кран паронитовую прокладку, которая вскоре была разъедена, и соляр, имея больший удельный вес, оттеснил бензин и заполнил бензопровод. По этой причине и совершили три самолета вынужденные посадки, с той только разницей, что у первых двух в баках оставалось по 600 литров, у нас же всего около пятидесяти литров – потому и летели на чистом соляре.

Двигатель на старом самолете № 98323 начал работать лучше нового после такой температуры. Кто-то скажет, а куда же смотрели техники? А туда же, куда три молодые инженера: Ересыган, Новиков, Юдицкий, когда завскладом Лохов подсунул им бочку хлорки вместо бочки с жидкостью «И» для удаления смолки из двигателей и они залили хлорку в маслобаки и гоняли двигатели пока в аэропорту дышать стало нечем.

Командир отряда Анатолий Самсонов ругал «новаторов» на чем свет стоял:

– Эту гадость в туалеты льют, а вы в маслобаки!

Каких только чудес в авиации не бывает!

НЕБЕСНЫЕ ПОЧТАЛЬОНЫ

В шестидесятых годах, после известного сокращения в армии, демобилизованные из действующих частей, училищ летчики, естественно, двинулись в гражданскую авиацию. Устраивались на всякую работу, но с условием переучивания на гражданские самолеты в течение трех лет.

Краснокутское, Сасовское, Бугурусланское училища буквально задыхались от притока курсантов. Да и в авиаотрядах, понятно, было не легче.

Скажем, в том же Николаевске-на-Амуре на каждого командира АН-2 приходилось, подчас, по четыре вторых пилота из бывших летчиков-истребителей, бомбардировщиков.

Комэск Валентин Комаров, чтобы дать ребятам подработать, назначал их в экипажи «сбрасывающими». Это значит, что вчерашние лейтенанты снаряжались «бомбить» амурские селения мешками, наполненными почтой.

Выглядело это так. По сигналу сирены сбрасывающий, привязавшись веревкой, приоткрывал дверь пассажирского салона и складывал у порога как можно больше мешков. Ну, а по повторному сигналу сирены почту сбрасывали. Причем зачастую АН-2 нещадно болтало. Сбрасывающий был вынужден левой ногой упираться в приоткрытую дверь, а левой рукой изо всех сил держаться за нее, чтобы не вылететь оттуда вместе с грузом.

Мало того – положение осложняла и специальная крошка, приклеенная к металлическому полу самолета для предотвращения скольжения. Так вот, весьма скоро она отполировывалась до зеркального блеска, и трюки, которые был вынужден вытворять на ней бывший военный летчик, чтобы устоять на ногах, чем-то напоминали элементы фигурного катания.

Положение осложнялось еще одним: дверь нельзя было закрыть, не навалившись на нее всем телом. А это было рискованно – могла открыться другая, грузовая, дверь. Правда, лейтенанты нашли выход: били по двери пинком. Как результат – замки разбалтывались напрочь. Через щели всегда свистели ветры Охотского моря.

В мае шестьдесят второго в наши края занесло бывшего военного летчика Леонида Стрежнева. Приглянулась ему тут одна дивчина – медсестра, вот и прилетел жениться. Отыграли свадьбу, да застряли в Охотске, ожидая рейса на Николаевск-на-Амуре. Кстати, прямого воздушного пути отсюда туда не было. Сначала пассажиры летели в Хабаровск на АН-10, потом на ИЛ-14.

Как бы там ни было, а решил Леня полетать с нами в экипаже Юры Коваленко сбрасывающим почту.

Над поселком Улья сбросил мешок, двинул ногой по двери, а она вместе с грузовой и распахнулась! Коваленко выполнял левый вираж, а Леонид оказался лицом к вздыбленным волнам Охотского моря – вот-вот сорвется в пучину. И ведь по собственной глупости – решил накануне необязательным привязаться страховочной веревкой.

Высота метров тридцать. «Аннушку» валит на левый бок, стабилизатор лихорадочно вибрирует. Словом, чертовщина над морем и только. Коваленко командует мне:

– Привяжись и бегом к двери. Подтяни ее, закрепи проклятую, иначе – хана и жениху, и нам: можем рухнуть в море!

Что ж, какой-никакой опыт такого рода трюкачества у меня имелся – во время учебы в Бугуруслане, где инструкторы частенько организовывали полеты в Астрахань и Гурьев за рыбкой, икрой.

Так вот, летим как-то с открытыми форточками пилотской кабины. Смотрим, а полетная карта, лежавшая на верхней шторке, прыг за окно и зацепилась за расчалку. Инструктор говорит:

– Давай, Коля, в форточку – ты самый молодой. Мы тебя за ноги держать будем, чтоб не улетел.

«Сделал». Ну, а тут, обвязавшись веревкой, мчусь в хвост фюзеляжа. На верхние поручни подтягиваю дверь к борту – не закрывается. Не дают выпирающие штыри расшатанных замков. Кричу Леониду:

– Помоги!

А он словно остолбенел. Кроет непечатным и самолет, и это море. Юра видит, что дело – дрянь, решает помочь: резко кренит машину, злосчастная дверь прижимается к проему, но я трескаюсь в нее лбом до искр в глазах и отпускаю сантиметров на тридцать. Левая рука окончательно деревенеет. Сменить ее не могу – правой держусь за ремни сиденья. Отпустишь – вывалишься за борт.

Коваленко делает правый крен, страхуя меня от беды. Мигом привязываю дверь ремнем сиденья, наконец закрываю замки. Все.

Леонид, не простившись с нами, улетел в Хабаровск. У нас же началась череда невезения с почтой. Помню, слетали в Тугур и Чумикан, сбросил мешки Коля Кошеленко, возвратились, а Комаров протягивает телеграмму со словами: просим наказать экипаж за преступную халатность. Почта для Чумикана улетела под лед, мешок с деньгами Тугуру оказался в глухой тайге!

– Ну работников Бог послал, вы меня в тюрьму загоните! –

возмущался комэск.

Нам повезло – почту море выбросило во время шторма. Деньги отыскал местный охотник.

Случались вещи и похлеще. Михаил Мильков с начальником аэропорта Нелькан Сашей Кобзевым придумали подкормить жителей поселка Джигда, где недавно организовали новый совхоз.

Загрузили пять мешков муки и семь ящиков со шпротами. За сбрасывающего полетел сам Кобзев, богатырского телосложения мужик.

На огороде, куда должны были сбросить продукты, собралось немало ротозеев. Первые мешки полетели кучно, значит нормально, но жители почему-то махали нам руками. «Наверное, радуются», – думали мы.

Ящики со шпротами Саша выбросил за один прием, и тут мы увидели любопытную картину: ящики взрывались, словно гранаты, и баночки осколками летели вслед разбегавшейся толпе. По прилету узнали, что и мешки с мукой разорвало в клочья. Муку развеяло по ветру, а широты утонули в глубоком снегу. Только весной удалось их собрать. Ничего, сохранились…

Развитие вертолетной авиации сняло проблему сброса, однако задания подобного рода нет-нет да появлялись.

Как-то затерялся катер геологов в волнах Охотского моря. Экипажи обнаружили катер, а начальник Удской экспедиции Рожков упросил Дементьева сбросить солярку экипажу катера.

Ефим решил проверить опыт в реке Уда. Метров с 25 сбросили бочку солярки в реку, но промазали, и бочка ударившись о камни косы, рванула так, что самолет чуть на спину не опрокинуло.

– Кончай опыты, летим в море! – взмолился Рожков.

Завидя снижающийся самолет, команда катера высыпала на палубу, радостно махая руками. Тут отделившаяся от самолета бочка с воем понеслась на катер. Моряков с палубы как волной смыло. Бочка ухнула в воду у левого борта, положив волной катер на правый борт. С искаженными от страха лицами, команда катера вновь появилась наверху, махая кулаками и одеждой экипажу самолета, красноречиво давая понять, что такая «помощь» может отправить их всех на тот свет.

Рожков с Ефимом решили больше не испытывать судьбу. Моряки бочку же выловили и вечером прибыли в Чумикан, а Дементьев благоразумно улетел ночевать в Удское. Пожалуй, это был последний сброс в нашем отряде.

ЭКИПАЖУ НЕ ВЕЗЕТ, ЕСЛИ ЧЕРНЫЙ КОТ В САЛОНЕ ПРОМЕЛЬКНЕТ

Разъяренный зверь ворвался в кабину, стремглав метнулся по моим рукам, раздирая в клочья когтями лап исписанный множеством цифр лист бортжурнала. От неожиданности вжимаюсь в спинку кресла своего сиденья. Раздается душераздирающий крик: «Мяу-у-у!» и треск рвущихся шторок верхнего фонаря кабины. Черная тень с грохотом летит в пустой фюзеляж, ударяясь о закрытые двери 15-го шпангоута, которые от удара прогибаются, образуя щель. Орущая бестия, под названием кот ныряет в щель, унося на лапах голубые ленты шелка от изодранных штор.

На улице слышится хохот. Две довольные физиономии командира Коваленко и начальника Аянского аэропорта Володи Пинещенко заглядывают в приоткрытую дверь пассажирского салона.

– С ума спятили, чуть заикой не сделали, – ругаю я их, – ни штор, ни бортжурнала!

– Где он? – спрашивают.

– За 15 шпангоутом, – отвечаю.

– Вот и хорошо, – потирает руки Коваленко, его в Нелькан надо отвезти, там кошки по ночам орут, всему поселку спать не дают. Почему-то все коты за зиму сдохли. Жители по телефону передают, чтоб без кота не прилетали.

– Закройте плотнее двери, иначе сбежит, – предупреждает Пинещенко.

Надо бы поспешить с вылетом, но наш техник Борис Воробьев послал двоих пассажиров с ведром за маслом, и эти два мужика никак не могли открутить пробку в железной бочке.

– Ударьте, ударьте по ней чем-нибудь, – кричал им Борис.

И они ударили… Раздался выхлоп. Ведро загремело, закричали мужики, отпрыгнувши от бочки, словно кипятком ошпаренные. Они кружились на месте в полусогнутом положении, охая, стоная, призывая на помощь.

Бежим к складу ГСМ – и видим негритянские физиономии добровольных помощников. Борис быстро набирает в ведро бензина и ветошью протирает лица потерпевших, их одежду.

Пассажиры матерят нас, кота ими принесенного, своего начальника узла связи Шачнева, пославшего их в командировку вместе с котом.

На снегу под ярким мартовским солнцем бочка нагрелась,

внутри поднялось давление, зажало пробку, а когда ее почти выкрутили – парами газа она была выброшена вместе с маслом в лица открывавших.

– Виноват черный кот, от них всегда одни несчастья, – успокаивал Борис мужчин.

– Точно он, зараза, – поддержал Бориса первый отмывшийся пассажир.

– Сейчас куртки им вытрем, а в полете выбросим как последнего фраера, чтоб воду не мутил, – воспрянул духом второй потерпевший.

Кот замолчал. Затаился. Видно – почувствовал чем пахнет.

Заправили двигатель маслом, запустили и взмыли к синим вершинам гор.

Погода благоухала, глаза ломило от яркого снега. На горизонте ни облачка. Пики гор безмолвно проплывали под лыжами самолета, искрясь белым сказочным серебром.

Путевая скорость возрастала, и это настораживало. Смена ветра – не к добру.

В Нелькане посмотреть на кота собрались все работники аэропорта, но он как в воду канул. Просмотрели все отсеки – кот исчез.

«Неужели в воздухе выпрыгнул?» – размышляли мы.

Осмотр фюзеляжа снаружи обстановки не прояснил. Вылетать мы опасались, вдруг он застрянет в тросах управления? Что тогда?

– Давайте сгоняем в поселок за кошкой – может тогда он отзовется! – предложил начальник аэропорта Коля Макаров.

– Пока кошек наловим – ночь наступит, вынимай, Борь, аккумулятор, заночуем в Нелькане, – распорядился командир.

Борис открыл отверткой крышку контейнера и, вскрикнув, метнулся в сторону. Снова раздалось пронзительное «Мяу-у-у!», и черный силуэт стрелой вылетел из-под крышки контейнера.

– Надо ж, где теплое место нашел! – качал головой Борис.

– Слава тебе, Господи, избавились, – обрадовался Коваленко, поспешая на рацию подписывать задание на полет.

В районе перевала самая высокая вершина горы Топка (1906) принарядилась серой облачной шапкой – не к добру!

В самом поселке Аян гора Ландор тоже курилась одиноким облаком. «Шаманы непогоды» предупреждали нас. Решаем на ночь загрузиться шифером и вином местного производства под названием «Бормотуха брусничная», с расчетом пораньше улететь с морской бухты на материк, где ветры намного тише.

Ранним утром пробуждаемся от завывания пурги. Ураганной силы ветер бил в стены и окна. Казалось – еще чуть-чуть и весь

наш дом взлетит на воздух, но кряжистое здание, расположенное у самого подножья скалы, стойко сдерживало напоры воздушного шквала.

Нас волновало одно – цел ли самолет? Облачаемся в меховую одежду и делаем попытки выбраться наружу. Снегом заметено все до самой крыши. Прокапываем тоннель и видим… – ничего не видим.

По пояс в снегу пробиваемся к месту стоянки самолета под яростные завывания пурги.

Самолета на стоянке нет. На голом льду болтаются оборванные канаты в руку толщиной.

«Неужели в море унесло? – гадаем мы. – Надо звонить в поселок – просить помощи».

Наши мысли были слишком наивны. У дверей рации валялись сорванные и перекуроченные антенны и провода, связи никакой. Радистка Шура Ларина беспомощно разводит руками.

Собрались было искать самолет своими силами, как уловили между порывами ветра трескотню тракторного двигателя, а вскоре в десяти метрах от нас – свет фар.

Включаем карманные фонари и машем ими изо всех сил. При такой видимости трактор нас раздавит и не почувствует. Трактор остановился впритирку от нас.

– Кто сказал, что мы не пробьемся, – раздался зычный голос Пинещенко.

Пересиливая вой пурги, Володя спросил:

– Где самолет?

– Нету, улетел в сторону моря, – ответил Воробьев Борис.

Привязываемся длинной веревкой к трактору и двигаемся в сторону моря.

Далеко под западной скалой обнаружили «беглеца» целым и невредимым.

Винт медленно вращался под напором ветра. Такого я еще не видел. Ватиновые подушки, специально сшитые для боковых сидений, забитые нами под чехол для утепления цилиндров двигателя, выбросило вращающимися лопастями и унесло неведомо куда.

Прицепили самолет к трактору и потащили на стоянку, ориентируясь по лобовому ветру. Самолет вытягивался вверх на полную величину штоков стоек шасси, переминался с лыжи на лыжу, словно пьяный, норовя упасть то на одно, то на другое крыло.

Трактор оставляем у самолета до конца пурги. Пинещенко запряг серого мерина, безотказного работягу, и принялись возить шифер к самолету. Двое возили, двое грузили в самолет, пока не

забили полностью фюзеляж.

Все равно самолет вытягивался вверх, словно жираф. Тогда авиатехник Воробьев предложил привязать к нижним крыльям но две бочки с маслом. После подвески бочек самолет несколько осел.

Страшно уставшие, голодные, брели вместе с серым мерином к зданию пилотской, чуть не ложась на упругие струи ветра.

В пилотской пища отсутствовала. Вспомнили про бортпаек и решили его распотрошить. Большой цинковый ящик лежал за 15-м шпангоутом и крепился к полу резиновым амортизатором. Отсоединяем крепление. Борис плюет на ладони в предчувствии вкусного завтрака, хватает ящики и, теряя равновесие, падает. Мне хорошо видна дыра вырезанная в днище. Вот так позавтракали! Может кот съел? – опешил я. Коты двуногие. Это нам наука формальности приемки имущества. А если бы такое случилось в тайге, на вынужденной? И пошли в пилотскую не солоно хлебавши, набрав «бормотухи».

Вино утоляет голод на короткое время. Рядом с нами жила семья, у них и позаимствовали крупы и сухарей.

Время тянулось ужасно медленно, и пять дней провели словно в Петропавловской крепости. Все запасы были съедены, а конца пурги не было видно.

Соседские дети просили хлеба. Детей очень жаль, да и самим надоело голодать, но и выходить из дома, когда в двух шагах ничего не видно, смерти подобно. Шахматы, карты, вино и даже песни, которые нам пел Пинещенко, опостылели. Хлеб ничем не заменить. На шестые сутки с утра подгоняем тщательно одежду и вдвоем с командиром шагаем в черную снежную бездну.

Медленно, проваливаясь в пушистый снег по пояс, приблизились к самолету. Он занесен снегом по нижние крылья, от трактора торчит одна кабина. Взмокшие от пота приваливаемся к фюзеляжу и думаем – идти ли дальше или благоразумно вернуться.

Вспоминаем плачущих детишек и решительно двигаемся вперед, под углом 90 градусов к ветру. Идти каких-то три километра, но каких!

Ветер сбивает с ног, сечет по глазам мелкой гранитной крошкой, сдуваемой со скал. Глаза слезятся и обмерзают. Через 20-30 шагов надо раздирать ресницы, чтобы что-то видеть под ногами. Идем в связке и по очереди один с закрытыми глазами. Воротник, шарф, шапка, лицо – все смерзается в единый ледяной шлем.

Такой пурги мы в жизни не видали. Ледяной панцирь сковывает все теплые места и особенно руки. Мы не могли

добраться до часов, чтобы определить время движения. Стояло остановиться, как начинало знобить и продувать холодом до костей. Сильно устали, ежесекундно борясь с ураганным ветром. Хотелось полежать. Ветер дул все сильнее, и мы засомневались: туда ли идем?

Бухта с трех сторон зажата скалами, с четвертой стороны – море. Вроде бы заблудиться смешно, но часа четыре ходьбы не привели нас ни к какому берегу.

Паники не было, но и радоваться было нечему. Меховая одежда давила словно груда камней. Приспособились отдыхать, ложась спиной на ветер, хорошенько упершись унтами в снег. От напряжения ныли пятки.

Наконец под ногами начали ощущаться колебания льда и мы поняли, что ветер сыграл с нами злую шутку, меняя постепенно направление, в результате чего нами был описан полукруг по бухте километров восемь. Ветер нес нас прямиком в черную пучину моря.

С перепугу удираем от кромки воды строго на ветер, боясь оказаться на оторванной льдине, а когда увидели перед собой воду, сердце в пятки ушло. Приглядевшись, опознали одинокую скалу с камнем на вершине в виде птицы. Вокруг скалы лед трещал, дыбился, нагоняя ужас.

Начинался прилив. Надо быстрее уносить ноги к берегу. Быстро достигаем спасительного берега, и видим светло-зеленую полоску воды шириной метров в пять. Спасительная суша рядом, но как ее достичь? Хоть разувайся и беги. Вода поверх льда и особенно не путает. Унты мочить неразумно. Сооружаем островки из льдин, и благополучно перебираемся под прикрытие каменистого выступа с редким кустарником.

Решаем перевалить через сопку и напрямую выйти к Аяну. На крутую сопку взобрались с большим трудом, а опустившись, наткнулись на заброшенный сарай. Обуревало желание развести костер, отогреться, но оба некурящие и спичек, естественно, не имели. (С тех пор всегда ношу их с собой.)

Собрали на полу овес, недоеденный скотиной и мышами, пожевали лошадиного корма, повеселели. Очистились от льда.

Начинало смеркаться. Тянуло в сон. Вставать не было сил, а спать нельзя: уснуть – значит навсегда.

Крыша сарая стонала под ударами ветра, а нам было уютно и хорошо после длительного похода.

– Еще минутку и подъем, – шепчет Юра, – дети хлеба ждут, а мы разлеглись в соломе.

Быстро темнело, надо торопиться. На каменных ногах огибаем сопку. Ветер остервенело валит с ног. Мне припомнилась

сказка про замерзающего мальчика, и я реально ощутил картину его гибели.

Совсем стемнело, когда мы добрались до вмерзших в лед катеров. Отдохнули, привалившись к их бортам с подветренной стороны, и двинулись на последний штурм.

Поселок совсем рядом. Дома засыпаны снегом по самые крыши, и нам постоянно приходилось взбираться на снежные холмы, катиться вниз и снова взбираться.

Без двадцати восемь открыли двери продуктового магазина. В нос ударил запах теплого хлеба. Словно инопланетяне, в сказочных костюмах, с обледенелыми лицами свалились мы в угол под прилавок. Продавщицы заохали и принялись оттирать наши лица и руки. Совали в рот кусочки горячего хлеба, как маленьким деткам. Вкуснее того хлеба я не ел ни до Аянской пурги, ни никогда позже.

В поселке знали о нашем выходе в магазин в восемь часов утра и волновались за наши жизни. Оказалось – авиатехник разобрал провода с поваленного столба и восстановил телефонную связь. Когда приходили в себя, зазвонил телефон:

– Не пришли?

– Лежит твой экипаж у нас в углу, – смеялись девчата.

Набрали хлеба, коньяка и отправились к работнику ЭТУС Дегтяреву для более детального ужина и отдыха.

Утром проснулись от тишины. Выбрались на свет Божий и глазам своим не поверили: ярко светило солнце, ни ветерка. Куда же все подевалось? Вокруг крыш бегали удивленные собаки, не понимая и не узнавая местности. Кое-где виднелись разрушения, сорванные крыши домов.

Взваливаем мешки хлеба на плечи и направляемся в аэропорт. На календаре стояло восьмое марта 1962 года. Первым в Аян прилетел командир АЭ Валентин Комаров.

– Так, курепчики, почему не летаем?

– На чем летать, видишь – откапываемся, – обиделся Коваленко.

– Откопаетесь – полетите в Охотск за дровами, – давал указания Комаров.

– За какими дровами? Самолет вином загружен? – не сдавался Коваленко.

– Кому нужна ваша бормотуха? Весь край всполошился. Поселок под снегом, больница не топлена! МИ-6 везет из Хабаровска бульдозер, а вы тем временем дровишек подкинете, – объяснял Григорьевич.

– Я слетаю, но в «Крокодил» напишу, за издевательство, – ворчал Юра.

– Коваленко, не умничай, а то прогулы запишу за шесть дней вашего безделья, – грозил Комаров.

– Они самолет спасали, а ты им прогулы, – вмешался Пинещенко.

– А кто же, дед Мазай, что ли, должен спасать? Они летают, они и спасают, – объяснял Валентин Григорьевич.

Я, тем временем, тащил ватиновые подушки из его самолета.

– А ваши где? – спросил Комаров.

– Ветром унесло, – махнул я рукой в сторону сопок.

– Если не найдете, по выговору объявлю! – закончил диалог наш любимец-командир.

Мы-то знали добрую его душу и что любил он понадавать указаний, про которые сам через пять минут позабудет.

Бедный серый мерин назад возил вино и шифер к складу по глубокому снегу.

Серый долго служил аэропорту верой и правдой, пока совсем не состарился, и тогда Пинещенко решил обменять его на молодого в рыбкоопе, только весовые категории были не в пользу обтянутого кожей скелета – нашего мерина. Пинещенко пошел на хитрость. Приказал кормить серого мукой пополам с солью, а воды давать впроголодь. Через три дня наш мерин стал грызть землю, тогда-то и дотолкали его до приемного пункта, где дали выпить аж пять ведер воды.

На полученного взамен молодого жеребца Пинещенко посадил Федора Щербатых и приказал скакать в тайгу и не появляться, пока не утихнет скандал.

Серого еле стащили с весов. Он стоял часа полтора, широко расставив ноги, потом из него хлынула вода. Мерин худел, как проколотый воздушный шарик. Кожа обвисла. Серый упал и сдох.

Из Охотска в тот день дрова мы привезли, но с черными котами, после пережитого в дикой пурге, никогда больше не связывались.

В ОГНЕННОМ СМЕРЧЕ

В тот день, о котором пойдет речь, метеослужба почему-то грозу не предусматривала в своих прогнозах, что, отдать должное, бывает крайне редко.

Погода по всему краю была ясной, теплой. Мы с Игорем Чирковым выполняли пассажирский рейс Николаевск – Нелькан – Николаевск.

До Нелькана долетели без проблем. По всему 750-километровому маршруту не встретили ни облачка, что тоже, само по себе, удивительно.

Пока заправлялись, готовились к вылету в обратный путь, ветер на аэродроме начал гулять. Подул сильный северо-западный и со стороны Ципанды, над сопками, появились серые крутящиеся облачка, так называемый грозовой ворот, а за жим и чернющая туча, двигавшаяся прямо на Нелькан.

– Улетайте быстрее, – торопил нас начальник аэропорта Николай Макаров, – не то будем закрываться по боковому ветру.

Мы и сами видели, что нас ожидает, да и на торжественный вечер хотелось попасть. Было 18 августа – День ВВС.

Взлетели и только набрали эшелон 2400 метров, как Нелькан закрылся по грозе. Нас тоже начали теснить грозовые облака, и при подлете к Маймакану по грозе, как сговорившись, начали закрываться все впередилежащие, аэропорты.

Вначале мы еще лавировали между огромных размеров облаками, но вскоре лавировать стало негде. Гроза накрыла нас плотно и жестко. Молнии летали так, будто их пригоршнями сыпал на нас Зевс-громовержец. Вокруг нас сотнями летали стрелы-молнии. Громы били сухо и резко, сотрясая небо и землю до основания. Казалось, что от молний горит сам воздух.

В кабине наступила полная темнота, пришлось включить огни ночного освещения, освещение пассажирской кабины.

Самолет бросало, словно щепку, как попало и куда попало. Двенадцать пассажиров сидели ни живы, ни мертвы. На нас с верхнего люка кабины лились потоки воды. Радиогарнитуры мы вынуждены были снять из-за дикого треска и свиста в эфире и боязни быть пораженными ударом молнии. Дождь с градом так барабанил по самолету, что заглушал работу двигателя. Вращающегося диска лопастей винта не было видно. Казалось, что наш самолет находится не над горами, а на дне неведомого океана, а мы сидим не в самолете, а в «Наутилусе».

Основными приборами являлись часы и компас. Надеялись выскочить в море, где грозы должны потерять свою силу, но

когда, по расчетному времени, под колесами должно было быть море, молнии осветили переднюю полусферу, и мы убедились, что под нами действительно море, надежды на улучшение условий полета лопнули, как мыльный пузырь. Пройдена только половина пути.

Вода протекала не только на брюки, но и за вороты рубашек. Мы кляли экипаж, который по каким-то причинам открывал верхний люк и не записал в журнале, чтобы техники его заклеили. Водичка во всю плескалась по полу нашей кабины, и не исключалась опасность замыкания в электропроводке. Пока Бог миловал.

При вспышках молнии старались определить местонахождение по видимым мысам, рекам, озерам, и полет проходил в пределах трассы.

Связи не было никакой. Три часа проболтались в этой жуткой коловерти. А гроза, вместо затухания, только набирала силу. Дождь лил как из ведра.

«Не захлебнулся бы двигатель», – сверлила мысль. Но движок тянул вполне исправно.

Через три с половиной часа выкручивания рук снизились до 1500 метров, увидели, при всполохе молнии, озеро Орлик. Одели гарнитуры, включили рацию и АРК.

АРК не работал, а вместо Николаевска нам ответил командир вертолета МИ-4 Игорь Афанасьев:

– Что, Петрович, тяжело?

– Да есть немного! – отвечаю.

Вездесущий Игорь Николаевич подсказал, что в Николаевске молния пожгла генераторы и руководство осуществляется по рации со стартовой машины. Игорь звонил из Херпучей, а сейчас он заходит на посадку в поселке Орель-Чля тоже в сложной обстановке.

Прошу Игоря позвонить в Николаевск, сообщить, что все еще живы-здоровы, наше расчетное время прибытия и что на посадку будем заходить с курса, так как «ни хрена не видно и ничего не слышно».

В районе поселка Маго, когда просматривалась земля, ветер так крутил деревья, что приходилось только дивиться, как их с корнем не повырывает?

Наступал самый ответственный момент. Надо было отыскать аэродром. Лететь на высоте было сложно, да безопасно, а на малой высоте горы – вот они рядом. Для страховки высоту держу не 300, как положено, а 500.

Второй пилот крутит штурвал, моя же голова высунута в форточку. Вода течет по ушам, за пазуху. Опасаюсь, чтоб шаровая

молния в лоб не угодила.

С детства помню, как недалеко от нашего дома молния убила молодого мужчину, который вел на рынок корову и знал, что в грозу сквозняки недопустимы, а что делать?

Помню, как смеялись хабаровские пилоты над одним командиром ИЛ-14, очень не любившим летать в грозу (да и кто любит!). Он начинал курить одну за другой сигареты, открывал форточку, плевался и бросал окурки в сторону молний. Однажды, только что плюнул, как в кабину влетел оранжевый шар величиной с кулак.

– Прикуривай, командир! – не потерял чувства юмора второй пилот.

Командир вжался в кресло – ни жив, ни мертв. Шар медленно проплыл по кабине и направился к бортмеханику, а тот кувыркнулся с кресла в пассажирский салон. Шар – за ним.

Пассажиры замерли при таком редком, удивительном зрелище. Оранжевый шар проплыл над головами пассажиров правого борта, левого ряда сидений, снова вплыл в кабину пилотов, вылетел в форточку и рванул, столкнувшись с лопастью, винта, не причинив существенного ущерба. С тех пор командир форточку никогда не открывал.

Много лет спустя и за нами гнался огненный шар величной с футбольный мяч. Второй пилот Боря Тарасюк заметил через верхний люк, что нас, со стороны Джугджура, догоняет оранжевый шар. Летели мы с аэродрома золотарей Горный в Чумикан, убегая от грозы. Мощная гроза двигалась быстро и грозно. Молнии сновали, как пчелы, но самолет игнорировали, а вот шар увязался и не отстает, хотя командир Толя Гришуков довел на снижении скорость до 250 км/час.

Гроза осталась позади, тут шар с верхней задней полусферы устремился к земле. Пролетел на огромной скорости правее нас и врезался в марь недалеко от мыса Антыкан. Раздался, видимо, взрыв. Нам был виден яркий всполох и султан столба искр высотой метров 15.

На лесопатруле в этом районе летал, по воле рока, Игорь Афанасьев. Мы ему сообщили место падения шара. Минут через пять Игорь подтвердил, что действительно в указанном нами месте бушует пожар в радиусе 50 метров.

В общем-то грозы мы не боялись – не было случаев попадания молний в АН-2. Но вернемся к окончанию прежнего полета.

По свету молнии мы увидели металлическую сетку в начале ВПП и спокойно произвели посадку в самом ее начале. Увидели сбоку фары стартовой машины к услышали команду «немедленно срулить вправо на траву и выключить двигатель. На встречном

курсе – самолет».

Минуты через три после нашей посадки приземлился самолет ИЛ-14, прибывший из Охи, как и мы, без связи, в сложнейших условиях, и командиром его оказался Валерий Шкарин, мой друг и однокурсник по Тамбовскому военному училищу. Вот так праздничная встреча!

Гроза бушевала и вечер, и всю ночь. То была не фронтальная, а, скорее, континентальная гроза.

Наш четырехчасовой полет в сплошной грозе обсуждался на очередном разборе полетов. Командир летного отряда Николай Гуляев объявил экипажу благодарность.

КАК СБИЛИ ПАУЭРСА

Первого мая 1960 года над территорией СССР был сбит самолет-шпион У-2. Это событие получило огромный резонанс во всем мире, стало одной из вех истории «холодной войны». Однако тридцать лет тайной был тот факт, что после уничтожения У-2 ракетчики сбили советский истребитель МИГ-19. Об этом трагическом событии и других малоизвестных подробностях случившегося рассказывает полковник запаса Михаил Воронов, ракетный дивизион которого сбил У-2.

«Первого мая в 5.30 американский самолет-шпион «Локхид» У-2, взлетевший с аэродрома Пешавар в Пакистане, пересек границу СССР. Его тридцатилетний пилот Френсис Г. Пауэрс должен был пересечь страну от Памира до Кольского полуострова, фотографируя военные и промышленные объекты.

Осенью наш дивизион получил новый зенитный ракетный комплекс. До февраля 1960 года им командовал подполковник Шишов, но потом его откомандировали учиться на длительный срок. На меня, в то время майора, было возложено исполнение его обязанностей.

Накануне 1-го мая 1960 года мы сменились с боевого дежурства. Я отпустил нескольких офицеров домой к семьям.

Утро выдалось теплым и солнечным. Я вышел из домика, начал чистить сапоги, собравшись пойти в казарму и поздравить солдат с праздником. Вдруг сирена и крик дневального:

– Тревога!

Побежал прямо на позицию. Была мысль, что в праздничный день просто решили устроить проверку. Но вот добежали, включили всю аппаратуру. Докладываю, что дивизион к бою готов. Командир части сообщает в ответ, что самолет-нарушитель идет в сторону Урала. Быть готовым к его уничтожению, если войдет в зону.

Самолет был еще далеко, в районе Аральского моря. Я попросил разрешения накормить солдат. Он дал десять минут. Только сели за стол – опять сигнал тревоги. Причем команда: «Аппаратуру в боевой режим!». Это очень редкая команда, подается она в исключительных случаях. Значит – дело крайне серьезное. Все сосредоточились, подобрались.

Я, признаюсь, здорово волновался: что за самолет? Что у него на борту? Может, атомная бомба?

Во время второй мировой войны, когда я командовал батареей, приходилось сбивать немецкие самолеты. Но они тогда летали на высоте не выше 10 километров. Этот же шел аж на 20-

тысячной высоте. Да и пуск по боевой, а не по учебной цели предстоял впервые.

Сделав съемку объекта на берегу озера Иртыш, Пауэрс начал огибать Свердловск.

Праздничный день был выбран для разведывательного полета, по-видимому, не случайно. Его организаторы рассчитывали на то, что ракетчикам потребуется много времени на согласование своих действий с Москвой. А Москва в это время была занята военным парадом на Красной площади.

– Есть цель! – докладывает сержант Ягушкин.

Идет подготовка к пуску ракеты. И вдруг самолет, пройдя Челябинск и не дойдя до зоны нашего дивизиона, развернулся вправо и начал удаляться на восток. Я уже подумал: «Все, ушел от нас». Но через некоторое время он снова повернул и стал приближаться с юго-востока. И вот цель в зоне дивизиона. Командую: «Пуск!»

Офицер наведения старший лейтенант Эдуард Фельдблюм замешкался – видно возник какой-то психологический барьер. Я ему еще раз: «Да пуск же, мать твою!…» и ракета пошла к цели. А промедли старший лейтенант еще немного, самолет вышел бы из зоны поражения.

Первая ракета пошла навстречу цели. Вторая и третья – отказ. Сработала автоматика: самолет был уже вне нашей досягаемости. Они, однако, и не понадобились. Первая ракета достигла У-2 и разорвалась в задней его полусфере. Это произошло в 8.53 по московскому времени.

В Москве на Красной площади Никита Хрущев приветствовал с Мавзолея Ленина праздничную демонстрацию. Он уже знал о полете Пауэрса и приказал сбить его. Но только когда маршал Бирюзов, Главнокомандующий войсками ПВО, поднялся на Мавзолей и сообщил, что нарушитель сбит первой же ракетой, у премьера отлегло от сердца.

В то же время Борис Ельцин, в то время студент Уральского политехнического института, шел в колонне демонстрантов по главной площади Свердловска и увидел, как многие, высоко в небе яркое пятнышко. Это был взрыв ракеты, прервавший полет У-2.

С оценкой результатов стрельбы произошла ошибка. Мы хорошо наблюдали на экране сближение отметки от нашей ракеты и от самолета-нарушителя, но, когда они сошлись, экран оказался забит отметками от обломков. Фельдблюм принял их за помехи. Я продублировал его доклад на КП.

Через десять минут мы поняли, что Пауэрс все же сбит, – я вышел из кабины и увидел высоко в небе парашют. Доложил и об

этом, а на КП не верят: противник, говорят, продолжает полет. Дело в том, что подразделение радиотехнических войск, которое вело цель, исчезновение ее на экранах посчитало временным и продолжало выдавать прокладку курса – фиктивную.

Капитан Борис Айвазян и старший лейтенант Сергей Сафонов прибыли в свердловский аэропорт Кольцово в 7.35 по боевой тревоге, однако поднялись на своих МИГ-19 на перехват цели только через час с лишним. Вскоре после этого Айвазян заметал взрыв самолета Пауэрса, но принял его за самоликвидацию ракеты.

Зенитно-ракетный дивизион майора Шугаева, один из соседей Воронова, обнаружил истребители и послал запрос «я свой». Они молчали: летчики при взлете почему-то не включили автоответчики. Миги были приняты за вражескую цель, по ним пустили ракеты.

Борис Айвазян заметил в небе странное облачко и резко спикировал. Это спасло ему жизнь. Погиб старший лейтенант Сергей Сафонов, которому не исполнилось и тридцати лет.

Пауэрс летел на высоте 20 километров, а потолок МИГ-19 был на 2-3 тысячи метров меньше. Трагический вылет Сергея Сафонова был ненужной подстраховкой.

Мог быть и еще Один трагический вылет. В аэропорту Кольцове случайно оказался и еще один самолет-перегонщик Су-9 без всякого вооружения. Командиру самолета приказали перехватить самолет-нарушитель и таранить. Это был приказ на верную, смерть, но пока заправляли перегонщика – в небе все решилось.

Как уже упоминалось, ракета разорвалась в задней полусфере, и это спасло жизнь Пауэрса. Вместе с самолетом он падал 11 тысяч метров, а потом вручную открыл фонарь и выбросился с парашютом.

Позже, при осмотре обломков самолета, под сиденьем летчика обнаружили 200 килограммов взрывчатки.

Стоило ему нажать на катапульту, как произошел бы взрыв. Пауэрс знал об этом и потому не катапультировался. (Американцы имеют на это свою точку зрения: взрывчатка под сиденьем не была связана с катапультой, а относилась к механизму ликвидации самолета. Пауэрс не привел его в действие, так как предполагал, что в этом случае произойдет не только ликвидация самолета, но и его самого.)

Когда Пауэрс почти спустился на парашюте, его увидели двое жителей села Кокулино Кужакин и Асабин, которые ехали на совхозном «Москвиче». Подъехали, стали спрашивать, что случилось. Парашютист молчал. Тут Асабин, бывший моряк,

догадался, в чем дело и обезоружил Пауэрса. Его отвезли в совхозную, контору и там обнаружили у него несколько золотых часов, цепочек, колец. Много было иностранной валюты и советских рублей.

Вскоре Пауэрс был доставлен в Свердловск, а затем в Москву.

19 августа 1960 года Военная коллегия Верховного Суда СССР приговорила гражданина США Френсиса Г. Пауэрса к 10 годам лишения свободы. Но уже 10 февраля 1962 года на мосту Глинкер-Брюкке, соединявшем Западный Берлин с Восточным, Пауэрса обменяли на советского разведчика Рудольфа Абеля (настоящая фамилия – Фишер).

После обмена и возвращения в США в отношении Пауэрса было начато расследование, но комиссия оправдала его. В августе 1977 года Френсис Пауэре погиб в вертолетной катастрофе около Лос-Анджелеса.

Сразу же после инцидента НАСА передала заявление для печати по поводу исчезновения самолета У-2, предназначавшегося для изучения атмосферы. Причем американцы сообщили, что исчез он над территорией Турции, в районе озера Ван.

Через четыре дня, пятого мая, Хрущев, выступая на сессии Верховного Совета СССР, вскользь упомянул об инциденте. При этом он намеренно умолчал о том, что Пауэре жив и пленен. Госдепартамент поспешил заявить, что полет был исключительно мирным и летчик попросту сбился с курса.

О том, что это явная ложь, миру стало известно в последний день сессии, когда Хрущев сообщил, что он намеренно воздержался от упоминания того, что пилот жив и что имеются обломки самолета. «Мы поступили так потому, что, сообщи мы все, как было, американцы придумали бы иное объяснение».

Неудачный полет Пауэрса обернулся для США большим скандалом, едва не приведшим к отставке шефа ЦРУ Аллена Даллеса. Самолет У-2, неплохая по тем временам машина, приобрел среди американских пилотов дурную славу. Некий шутник из ВВС США даже подметил, что У-2 (Ю-ту) звучит по английски неотличимо от фразы «тебя тоже».

Седьмого мая во всех газетах появился Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении отличившихся военных. Я получил орден Красного Знамени.

Первым в списке награжденных стояло имя старшего лейтенанта Сафонова, однако пометки «посмертно» не было. Видимо, только что избранный Председателем Президиума Верховного Совета Леонид Брежнев не хотел, чтобы за первым документом, подписанным им в новом качестве, стояла столь

трагичная судьба. И правда была скрыта на тридцать лет.

По воле рока жена Сергея Сафонова вышла замуж за Бориса Айвазяна.

Дивизионом я продолжал командовать до декабря 1961 года. В марте следующего года меня перевели в вышестоящий штаб, присвоив звание подполковника. В штабе проработал пять лет и уволился в запас по состоянию здоровья.

В 1978 году, в запасе, получил звание полковника. Проживаю в городе Туапсе. Тот Первомай вспоминаю часто и, видимо, никогда не забуду».

А теперь, чтобы поставить все точки над «и», послушаем другого участника инцидента с американским шпионом – Игоря Ментюкова.

После суда над Френсисом Гарри Пауэрсом, бывшим пилотом ВВС США и наемным летчиком ЦРУ, в одной из советских газет появилась любопытная заметка. В ней сообщалось, что, вернувшись в США, отец Пауэрса повторил журналистам слова, произнесенные сыном: «Не верь, отец, что меня сбила ракета. Меня сбил самолет, я его видел своими глазами…»

В комментарии редакции говорилось, что отец летчика сделал это заявление, вероятно, под нажимом американских спецслужб. А летчик самолета, которого Пауэрм «видел своими глазами» ждал вызова в суд. Но в суд не попал – в угоду политической конъюнктуре. И, верный данному слову, летчик Игорь Ментюков молчал более тридцати лет.

О чем тридцать лет молчал советский летчик-ас?

Игорь Андреевич подписки о неразглашении не давал, просто обещал молчать. Слову офицера верили. В последние годы нужды в молчании, как выяснилось, нет.

Родился Игорь в 1932 году в Новознаменке, что на Тамбовщине. В 1946 году переехал в Тамбов, окончил железнодорожный техникум, затем поступил в Черниговскую «летку», был переведен во Фрунзе и после окончания Фрунзенского училища в 1954 году попал в Савостлейку Горьковской области. Служил хорошо, правда, в академию не поступил, а так – все шло без запинки.

Так что же произошло тогда, весной шестидесятого?

В публикации того времени, рассказывает Игорь, говорится о единичных пролетах над территорией СССР американских самолетов-разведчиков. Это не так. Увы, воздушное пространство над страной было в 1960 году как дырявый кафтан, и летали американцы как хотели – вдоль и поперек.

Например, знаменитый самолет-радведчик У-2 9-го апреля совершенно безнаказанно прошелся над нашей территорией от

Норвегии до Ирана. Отснял Капустин Яр, Байконур, еще один ракетный полигон. Сколько наших ракет пустили бесполезно в ясное небо – тайна сия велика есть. После этого Хрущев неистовствовал: «Всех разгоню, головы поотрываю! Не дай Бог, если это повторится!»

Командование ПВО решило более основательно подготовиться к возможному повторению разведывательных полетов американцев. И шестерых летчиков – в их числе был и я – капитан, командир звена, в короткий срок переучили, пересадили на новейшие сверхзвуковые высотные сверхдальние истребители-перехватчики Су-9. Их тогда называли Т-3.

Впрочем, мы их осваивали и до 9-го апреля.

Так, за несколько дней до этого мы с покойным ныне Колей Сушко перегнали пару Су-9 из-под Рязани, с завода, далеко на север, за Мурманск, к норвежской границе. Пять дней там просидели на боевом дежурстве, а потом – домой, в Савостлейку.

Спрашиваем Игоря Ментюкова:

– Как же вы оказались первого мая в Новосибирске? Ведь очередного нарушения границы воздушного пространства ждали на западе?

– Совершенно верно. Именно на западе, в белорусский город Барановичи, я и должен был перегнать новенький Су-9 из Сибири. Перегнать и приступить к боевому дежурству. Принял я самолет «нулевой», как принято теперь говорить. Но, естественно, без боекомплекта – четырех ракет «воздух-вода». И вечером, в канун Первомая, приземлился на промежуточном аэродроме под Свердловском. Надо было дозаправиться, подождать тихоходный самолет-транспортник, который летел вслед за мной с техсоставом и оборудованием.

А утром будит меня дежурный, и я мчусь по срочному вызову на аэродром. Там меня уже ждут на телефоне из Новосибирска. А в трубке приказ: «Готовность номер 1».

Я бросаюсь к Су-9, занимаю место в кабине, и на связь со мной выходит командующий Свердловской воздушной армией генерал Вовк. Он сообщает приказ «Дракона» – уничтожить любой ценой реальную высотную, цель. «Дракон» передал – таранить. А «Дракон» – это был позывной главкома авиации ПВО страны генерала, а впоследствии маршала авиации Савицкого.

– И Евгений Яковлевич дал такой жесткий приказ?

– Да, Савицкий знал, что я без боекомплекта. А при таране шансов выжить не было.

– О чем подумалось тогда? Или и не думалось вовсе, действовали как автомат?

– Почему же, еще как думалось! Я имел право отказаться: не

война же в конце концов, чтобы под танки без оружия бросаться. Но ведь я не знал, с чем он летит. А вдруг – с бомбой? Одна моя жизнь или сотни тысяч?

– И вы решили…

– Решил и сказал: «Наводите. Единственная просьба – позаботьтесь о жене и матери».

Жена в то время ребенка ждала. Мне ответили: «Все будет сделано». А дальше было уже не до лирики. Дальше – пошло-поехало.

– Вы были первым летчиком, попытавшимся достать Пауэрса?

– Почему?… Двое коллег, находящихся на боевом дежурстве, на Су-9 тоже пробовали это сделать, но один набрал 15 «с хвостиком» километров высоты, другой – на километр больше. Завалились и ушли.

– Как же вам-то удалось?

– Ну, я еще на МИГ-19 когда летал, стремился к «потолку». Несколько раз 17 километров 300 метров набирал, а американские разведчики ходили на высоте 19 тысяч метров. Что тут сделаешь? Стрелять бесполезно. Правда, помню, один раз наш летчик – Филюшкин – не выдержал, заругался и пальнул из всех трех пушек. Естественно, без толку, от отчаяния: движки встали, поехал вниз. А я еще курсантом помнил: чтобы набрать «потолок», нужно держать максимальную скорость или около нее. А у Су-9 скоростные возможности были невиданные по тем временам, да и я налегке – без ракет. Плюс температурный режим был подходящим. Поэтому я туда и поднялся, на 20 километров.

– И стали сближаться?

– Да. Он пошел в правый разворот, зачем – никто не понял. Одним словом, слышу в наушниках: «Цель в правом развороте». Шарю глазами – его не вижу. Сближение вдет ни много, ни мало – 550 метров в теку иду! И я проскочил чуть выше него.

– Что же случилось?

– Сам Пауэре в ходе следствия и на суде говорил, что услышал хлопок и впереди него полетело оранжевое пламя. Хлопок такой, наверное, вы сами не раз слышали – при полетах сверхзвуковых самолетов. Когда стекла в окнах дрожат. А пламя – это он выхлопное сопло моего движка увидел. Словом, самолет Пауэрса попал в спутную струю моего самолета. В ней потоки воздуха стегают со скоростью 180 метров в секунду, плюс крутящий момент – вот его и стало крутить, крылья обломились.

– Выходит – и таранить его не пришлось? Хватило конверсионного следа от вашего «Сухого»?

– Это все дело случая. Тем не менее он начал падать.

– А как же доклад Хрущева о том, что Пауэрс сбит ракетой?

– Да если бы в его «У-2» попала ракета, на землю щепки бы рухнули. А летчик живым бы не остался, погиб бы вместе с самолетом. Взрыва не было, только все скрежетало, когда распадался на части его У-2.

– Так почему же нам всем много лет говорили, что Пауэрс сбит доблестными ракетчиками?

– Все до банального просто. Ситуация очень удачно укладывалась в хрущевскую завиральную идею, что при наличии ракет авиация не нужна или нужна для парадов и почетных эскортов.

С другой стороны – убедить врагов, что теперь воздушные границы страны наглухо закрыты от любого посягательства. Поэтому сам факт, что Пауэрс приземлился в зоне действия дивизиона капитана М. Воронова, истолковали в пользу теории Никиты Сергеевича.

А тогда сам Воронов не знал, как доложить. Колхозники приняли Пауэрса за космонавта, привезли его к ракетчикам, а те-то знали, что не сбивали.

Полчаса Воронов держал «паузу», это известный факт, и только тогда доложили. Но когда специалисты поняли, что ракетчики ни при чем, никто, естественно, не осмелился доложить правду Хрущеву. Так родилась легенда о «сбитом ракетчиками» Пауэрсе.

– Позвольте, но если Воронов полчаса не докладывал о «космонавте», то целых полчаса считалось, Что цель не уничтожена?

– Да, и по мне активно работали с земли, как по чужому!

– В суматохе все забыли о том, что надо сменить код «свой-чужой», потому наши самолеты принимались за чужие, реальные цели. Вот почему меня активно обстреливали в своих зонах дивизионы майора Воронова и майора Шелудько. Приходилось маневрировать, уходить от ракет. Их по мне не одну выпустили. Еще три – по летчикам Айвазяну и Сафонову, которые на самолетах МИГ-19 летели сбивать неприятеля, в том число и меня. – Да. Я ведь со старым кодом был для земли чужим. Они, кстати, тоже оказались чужими! И Сергея Сафонова сбили… Я видел этот момент, видел позже остатки его машины – щелки! Представляете, что было бы с самолетом Пауэрса – уничтожь его ракета. А он упал «большими кусочками»: крылышки, фюзеляж…

– Что было дальше?

– Мне сказали: завтра приедет за тобой машина, будешь разговаривать с Савицким. И в полвосьмого утра я уже разговаривал по телефону с Евгением Яковлевичем.

– Савицкий-то понимал, что не ракетчики сбили Пауэрса?

– Да все всё понимали. Мы были профессионалы. Просто это была сделка с совестью. А Савицкий спросил, как здоровье, как самочувствие.

– Почему такой вопрос здоровому человеку, летчику?

– Я летел на высоту в два десятка километров чуть ли не в чем мать родила, – без гермошлема, без высотно-компенсирующего костюма. Но хоть и ломили косточки, ответил, что все хорошо. И тут Савицкий сказал фразу которая является ответом на вопрос – все ли он понимал. Он сказал следующее: «Спасибо, без тебя бы он ушел!» Потом меня отправили в Белоруссию. Был разговор с Москвой, после которого я ждал вызова на допрос. Пауэрса как раз в это время допрашивали. Но следствию я не понадобился – чтобы не опорочить наши ракетные войска. Ждал вызова на суд – не дождался. Получил в награду наручные часы «Сатурн» и приказ помалкивать. И только тридцать с лишним лет спустя проявились публикации – в журнале «Авиация и космонавтика», в газетах «Красная звезда». «Совершенно секретно». Но авторы там допустили, мягко говоря, много неточностей, не поговорив со мной. Моя дальнейшая судьба сложилась нормально. По закону парности случаев, будучи комэском на Су-11, оказался личным инструктором маршала Савицкого. Того самого, чей приказ обрекал меня, в сущности, на верную гибель, если бы не случай. Но я обиды на него никогда не держал – мы люди военные. Службу закончил подполковником, штурманом полка, а был и замом, и начбоем полка.

Андрей Адерехин. «Комсомолец Кубани».
Николай Никулин. «Труд».

Из рассказов ракетчика и летчика читателям дано право самим осознать истину. Мнение автора книги – наградить Игоря Ментюкова высшей правительственной наградой. Он совершил подвиг!

ПОЛЕТЫ В АЯНО-МАЙСКОМ РАЙОНЕ

В последние годы большое значение придается освоению северных районов нашей страны. В Хабаровском крае одним из самых отдаленных и сложных по физико-географическим особенностям является Аяно-Майский район с административным центром в поселке Аян.

Для авиации административным центром можно назвать поселок Нелькан, так как он наиболее удобен в климатическом отношении и является перевалочной базой всех грузов, предназначенных для нужд района. Поселок Нелькан связан воздушными трассами с городами: Николаевск-на-Амуре, Хабаровск, Благовещенск, Охотск, а также многими поселками Хабаровского края и Якутской АССР.

В Аяно-Майском районе можно встретить самолеты и вертолеты многих подразделений с совершенно различным опытом работы экипажей в горной местности, потому и приходится наибольшее количество летных происшествий на этот район.

Анализируя летные происшествия, можно с уверенностью сказать, что все они произошли по вине летного состава, а главной причиной явилось плохое знание района полетов и недооценка метеоусловий.

В феврале 1962 года самолет АН-2 под управлением командира Саранина вылетал из Нелькана в Аян. Шел снег, но минимум соответствовал командиру самолета по видимости и высоте облачности. Полет сложности не представлял, если учесть, что лететь ровно час от одной приводной радиостанции до другой, с суши на берег моря.

Однако экипаж проявил халатность: за землей не следил, счисления пути не вел, ошибочно настроились на привод Охи на Сахалине вместо Аяна, уклонились вправо аж на 140 километров в район мыса Укой, запаниковали и решили вернуться в Нелькан. По пути выработали полностью горючее и произвели посадку на неизвестно какой реке. При посадке врезались в берег крылом, в дополнение ко всему.

Из-за разразившейся пурги экипаж несколько дней находился в тайге, на жестоком морозе, без достаточного количества пищи. По гулу самолета ИЛ-14 Сарания со вторым пилотом Хрусталевым поняли, что их ищут по реке Мая, а они находились рядышком, в двадцати километрах от Нелькана, на реке Батомга. Им было обидно за себя и стыдно перед пассажирами, а сутки тянулись ужасно долго и нудно. Аккумулятор сел, и подсказать

поисковику о своем местонахождении они не могли.

Аналогичный случай произошел 25 октября 1966 года с экипажем командира самолета Батука на трассе Нелькан – Курун-Урях. Экипаж недооценил серьезности метеообстановки и вместо полета по реке Мая, черт знает зачем, полез в горы напрямую. Встретив на маршруте облачность со снегопадом, приняли запоздалое решение на возврат. Самолет обледенел, потому больше 1500 м высоты набрать не смог, а перед носом оказалась гора Нития с отметкой высоты 1386 метров, но мы то знаем, что вершины почему-то выше означенных на карте отметок ровно на 300 метров, и Батук угодил носом в один из каньонов этой горы. Самолет вцепился загнутыми винтами, словно клешнями, в верщину скалы и почти всю зиму висел над пропастью, а потом свалился вниз. Экипаж, к счастью, оказался жив.

Позднее «блудили» командиры самолетов АН-2 Дремов, Суворов, Молодых и многие другие.

О проделках командира самолета стоит сказать особо. Узнал я этого молодого командира Благовещенского отряда в Удском, когда он прилетел туда с реки Шевли без одной лопасти винта. Полетел он с техником и начальником аэропорта Борисом Соломенниковым за мясом на косу реки, не имея допуска к таким работам, на колесном шасси в марте месяце. При посадке техник с Борисом убежали в хвост самолета дабы предотвратить капотирование, но глубокий снег сделал свое дело и самолет, задрав хвост, винтами начал рубить снег и все что под ним. Начальник с техником летели от 18 шпангоута к кабине и чуть не поразбивали головы о рацию.

– Думали, что утонули на дно реки, – вспоминал Соломенников.

Самолет стоял на носу, упершись в землю погнутой лопастью. Вчетвером ушли, а вернее взобрались в самый конец хвостовой части фюзеляжа и начали раскачивать самолет. Усилия оправдалась и самолет трахнулся о твердь так, что думали переломится, но обошлось. Решили грузить мясо сохатых и лететь в Удское.

После взлета началась такая тряска двигателя, что зубы чуть не выскакивали из челюстей. Вскоре тряска чуть уменьшилась, но самолет начал терять высоту… Жаль, но с мясом надо было расставаться. Куски жирной сохатины полетели в дверь на радость лесным обитателям. Потемну доползли до Удокого без мяса и одной лопасти винта. Хорошо, что на аэродроме валялись погнутые лопасти от самолета Михайлова Анатолия, который осенью стал на нос в Удском, когда привозил водку и неправильно определил направление ветра. Начали греть лопасть

паяльной лампой и править кувалдой. За этой процедурой я и застал экипаж.

Как ни странно – лопасть выправили и поставили на место оторвавшейся. Я не стал поднимать шума потому, что начальник был другом, а экипаж чужой, но отругал обоих. И вот после посадки в Нелькане спросил радистку Зою:

– Все ли прилетели?

– Совсем забыла, еще днем давали вылет к нам из Экимчана.

– А ну-ка, где РД?

Зоя быстро отыскала радиограмму.

– Да он час назад должен был прибыть в Нелькан! – обращаюсь к командиру звена Вадиму Балобанову и командиру самолета Шишацкому.

– Петрович, это дело подсудное, и я вмешиваться отказываюсь, – решил Вадим, пошагав по снегу в пилотскую поселка.

– Помочь ребятам надо бы, – поддержал меня Анатолий.

– Солнце-то давно село, может, их уже и в живых нет, – переживали мы.

Начинаю звать экипаж по УКВ, а Шишацкий по связной рации. По УКВ еле-еле прослушивались разговоры, но понять ничего нельзя было.

Выходите на связь через пятнадцать минут, – передаю трижды в эфир.

Бежим к самолету, запускаем двигатель и – в ночное небо. Теперь, если что случится, мне точно головы не сносить. С набором высоты слышимость улучшилась до нормальной.

Спрашиваю:

– Где находитесь?

– Над речками и марями ищем Нелькан,-отвечают.

– Ваша высота?

– Шестьсот метров, – докладывает благовещенец.

– Сколько горючего? – спрашиваю.

– 230 литров в баках, – отвечают.

– С вами говорит командир звена (называю фамилию), немедленно возьмите курс 30 градусов и набирайте высоту 1800 метров. Вы находитесь над рекой Батомга, контролируйте ее до впадения в Маю.

По опыту мне было ясно, что экипаж находится именно там. Решаю ждать экипаж в воздухе минут 20, до уверенной и устойчивой связи, да и чтобы удостовериться в своей правоте в определении их места.

Связь начала улучшаться с каждой минутой, значит – мои расчеты верны. Подсказываю, что начало ВВП освещу фарами,

садиться за моими лучами с закрылками не менее 30 градусов. Через 35 минут самолет показался над поселком. Сел экипаж с большим перелетом и приложил самолет с парашютирования так, что мы думали – лыжи отвалятся. Перепуганный экипаж прибыл на рацию.

Молодых узнал меня. Техник самолета был хорошим моим товарищем и ругал своего командира на чем свет стоит.

Зоя сказала, что даст время посадки как есть – час после захода солнца, а летать-то надо только в светлое время.

– Ладно, Молодых, я рискну ничего не докладывать, может служба движения не заметит нарушения и вас не застопорят, тогда ваше счастье, но чтоб в Нелькан больше ты не прилетал.

Он клялся и божился, что никогда ничего не нарушит. Позже мы узнали, что Молодых освободили от занимаемой должности и уволили. Жаль, не сдержал он своего слова.

В последующие времена экипажи, летящие в Нелькан, вдруг оказываются на временных посадочных площадках: Батомга, Етара, Ичинга, Разрезное и других. Хорошо еще что экспедиции и артель «Восток» образовали в районе сеть посадочных площадок, спасительных для экипажей, не подготовленных к полету в горной местности.

В действительности ли сложен Аяно-Майский район для полетов малой авиации? Можно ли выполнять полеты без летных происшествий?

Район, безусловно, очень сложен для полетов, однако при хорошей подготовке летать без предпосылок можно. Это подтверждает опыт долголетней работы командиров самолетов: Трутнева, Ефименко, Витебского, Котова, Белоцерковича и многих других. Необходимо помнить, что Север легкомыслия не прощает.

Аяно-Майский район интересен и поучителен как в географическом, так и в климатическом отношении. Раскинулся он от Нелькана в радиусе 200 километров. С юга окаймлен побережьем Охотского моря, и, как стеной, отделяет побережье от материка коварнейший хребет Джугджур с превышением над уровнем моря более 2000 метров. Хребет на всем своем протяжении изрезан глубокими ущельями, которые обусловливают интенсивную болтанку летательных аппаратов во все времена года и особенно при больших перепадах температуры за перевалом и на поверхности моря.

В ноябре-декабре-январе пункты Укой, Аян, Энкен отмечают скорость ветра 20-30 м/сек., что соответствует 70-108 км/час. Не случайно, попадая во встречный поток такого ветра над ущельями, самолеты, вертолеты висят на месте. Ветры

вырываются с суши на море. На море, отбрасывая лед, хорошо видны ветровые языки, вытянутые на 20-30 км по водной поверхности.

До высоты 2000 м в эти естественные «аэродинамические трубы» попадать крайне опасно.

Реки и ручьи юго-восточных отрогов впадают в Охотское море. Все реки северо-западных склонов Джугджура (за исключением реки Учур, впадающей непосредственно в реку Алдан) впадают в реку Мая, на которой и находится поселок Нелькан. Все реки похожи очень одна на другую тем, что расположены в тайге среди горных массивов: извилистые, со множеством проток и притоков и имеют общее северо-западное направление. Но при более тщательном изучении можно найти большие различия и многие особенности каждой реки.

Камнем преткновения всех экипажей является нахождение аэропорта Нелькан среди сложного природного хаоса. На радиосредства рассчитывать не приходится: по радиусу действия они незначительны и часто выходят из строя. Поэтому к каждому полету в Аяно-Майском районе надо относиться с исключительной ответственностью. Постоянно не только знать свое местонахождение, но и уметь распознать каверзы погоды.

А погода в районе многообразна. Территория совсем не освещена в метеорологическом отношении. Метеонаблюдения ведутся только в пяти пунктах, потому прогнозы, выдаваемые Николаевской-на-Амуре АМСГ иногда не отвечают запросам гражданской авиации, особенно при сложных метеоусловиях.

Известно, что над описываемым районом преобладает ведущий поток, направленный с запад на восток, особенно в холодное время года, и поэтому вблизи таких больших естественных препятствий, как хребты Джугджур и Становой, погодные условия обусловленные барическими системами и фронтами, резко ухудшаются и якобы опережают скорость смещения барических систем. Это обусловлено орографическим эффектом «переваливания». Такое явление еще больше затрудняет возможность качественного прогнозирования погоды по данному району.

Опытные экипажи знают, если АМСГ Магдагачи дала плохую погоду, на следующий день Удское, Чумикан, западная часть Аяно-Майского района в восьмидесяти случаях из ста будут также закрыты низкой облачностью, осадками. Все метеорологические процессы развиваются и протекают в районе с большой скоростью. Вывод напрашивается сам: какие бы ни были прогнозы – летные, нелетные – погоду надо оценивать трезво.

Поучительным примером может служить полет Ивана

Курьятова – командира звена. В 1974 году, 12 мая садились мы с ним на разных самолетах на лед бухты Аян на колесном шасси, но Иван сел чуть раньше и бензина ему досталось чуть больше, чем нам. Погода стояла тихая и достаточно теплая для середины мая, но лед был еще крепким хотя и под колесами рассыпался славно сахар.

Курьятов собирался вылететь со вторым пилотом Колей Французовым на Хаюнду. Время полета 1 час 30 минут. Золотари давали погоду над Хаюндой с нижней кромкой облачности 2000 метров, видимость хорошая. Прогнозы летные. Курьятов прилетел из Нелькана, а мы из Николаевска, и нам хорошо было видно, какой страшный черный клин облаков полз по северной части Тугуро-Чумиканского района, закрывая юго-западную часть Аяно-Майского, как раз ту часть, куда собирался вылететь Курьятов.

О погоде Ивану мы рассказали и, как бывшему воспитаннику, просто, по-товарищески, посоветовали не вылетать в Хаюнду, но Иван отмахнулся:

– Сами с усами!

Иван заправился под пробки: нам осталось бензина тютелька в тютельку до Николаевска, но при полете ветер настолько усилился, что мы едва добрели до Херпучей. Из Херпучей захватили командира самолета Ошуркова с дюжиной уток иосле весенней охоты, которыми он начал угощать командный состав отряда по прилету в Николаевск, однако лица у командиров оставались безрадостными. Николай Мельников, Анатолий Кузнецов спрашивали меня, какая была погода.

– А что случилось? – поинтересовался я.

– Пропал Курьятов, – ответил Мельников.

Когда я посвятил командиров в обстановку, лица их еще более посуровели. Солнце село, и все были уверены, что Курьятов больше уж никогда на связь не выйдет, – но расчету горючее у него кончилось, но тут поступила радиограмма из Аяна. Начальник аэропорта Николай Кабалин сообщил, что приземлился Курьятов с остатком горючего – полведра.

На разборе Курьятов докладывал, что при подходе к Хаюнде все плато оказалось закрытым облачностью и осадками. Полазив в осадках, решили возвратиться в Аян, но не ожидали, что обратный путь уже перекрыт так скоро такой же мерзкой погодой. Заняли высоту 4000 метров. Самолет сильно обледенел, а приводная радиостанция не брала и полет выполнялся по расчетному времени.

Солнце садилось, горючее кончалось, а земли, увы… не было видно. Экипаж принял решение пробиваться сквозь облачность, считая, что береговая черта пройдена и, вместе с тем опасаясь

оказаться далеко в море.

Когда, после пролития ста потов, вывалились из облаков на высоте семидесяти метров, так и случилось: кругом чернело море, берега нигде не было видно, горючего – последние капли. РД не могли передать, от переживаний в горле пересохло.

В такой ситуации экипаж Курьятова, как и Саранина, ошибочно настроился по АРК на Оху (частоты Охи и Аяна были очень близки, но Охинский привод был мощнее Аянского в сотни раз), проскочил Аян и оказался над морем, без горючего, на неизвестном расстоянии от берега. Только благодаря чистой случайности полет закончился благополучно. Произведи мы посадку на минуту раньше в Аяне, и экипаж Курьятова исчез бы навсегда в водах Охотского моря.

Подобных примеров можно привести немало, так что слепо доверяться прогнозам нельзя, надо постоянно иметь несколько запасных вариантов. Для облегчения ведения ориентировки необходимо заранее выходить на одну из рек и прослеживать ее до впадения в другую реку, считая все впадающие притоки слева, справа, сличая их с направлением горных перевалов, взаимное расположение горных кряжей, гольцов. Через каждые 10-15 минут полета рассчитывать пролет характерного ориентира, постоянно уточнять путевую скорость, МК следования.

Допустим, при подходе к Джугджуру путевая V = 210 км/час. Экипаж рассчитал полет ориентира на удалении 35 км через 10 минут. Пролетел же ориентир через 14 минут, что соответствует V = 150 км/час. Внесите поправку в расчетное время следующих ориентиров, и полет будет проходить строго по плану. Но если экипаж пренебрег расчетом пролета ориентира по небольшим отрезкам, то через час будет искать свое местонахождение согласно V = 210 км на удалении 60 км от истинного места, через полтора часа ошибка составит 90 км. На таком удалении от Нелькана приводная радиостанция может не взять, по УКВ тоже нет слышимости, а по связной радиостанции вообще ни с кем невозможно связаться, особенно в плохую погоду.

Этот пример типичен для зимних условий полета. К этому времени горючего остается, как правило, 200- 300 литров. Экипаж оказывается «глухим» и «слепым», тут начинается тревога со всеми последствиями. Чтобы такого не случилось, карту держит командир самолета, показывая каждый пройденный ориентир второму пилоту, чтобы тот убедился в действительном пролете именно данного ориентира. Все расчеты и прокладка пути записываются в штурманский бортжурнал.

Так, на самой длинной безлюдной трассе Чумикан – Нелькан необходимо выйти на реку Киран. Определить по пересечении

линии связи, поселку связистов и двум расчищенным ВПП, расположенным перпендикулярно друг к другу на правом ее берегу. Взять курс 15-20 градусов, не больше, в зависимости от ветра. Точно выйти на приток Кирана реку Лавля, следовать над ней до вершины 1526 метров, с отрога которой (898) берет начало Лавля. Река Лавля сильно зажата горными грядами, и трудно просматривается, поэтому оправа надо следить за рекой Немуй, долина и притоки которой очень хорошо видны с высоты 2100 м и более.

Вершина 898 м характерна тем, что с нее берут свое начало реки Лавля, Нагим, Аюндо. Вершина находится на самом перевале Джугджур и осыпным склоном обращена к морю. Этот склон в летнее время покрыт ярко-оранжевым покровом. В этом районе ни одна вершина не имеет такого цвета. Справа низкие острые сопки образуют коридор через перевал. Выглядит это место в виде кривого оврага, незаметного совершенно со стороны, и немудрено, что многие пилоты, пролетавшие десятки лет, понятия не имеют, что здесь можно пересечь перевал на высоте 700 метров. Коридор соединяет посредством реки Курунг водораздел реки Немуй с водоразделом реки Маймакан.

Пролетев вершины слева 1526, справа 898, сразу выходим на реку Нагим. Перевал пройден. Пересекать перевал лучше на высоте 2700 м зимой и на 2100 и летом. Осенью и зимой сильные ветры (особенно в октябре-декабре) образуют мощные нисходящие потоки перед перевалом и восходящие над перевалом. Потоки уменьшают путевую скорость до 90-100 км/час, иногда и меньше.

При очень сильном ветре над ущельями и отдельными вершинами гор можно наблюдать в ясную погоду отдельные чечевицевидные облачка и конусообразные смерчи, уходящие вверх примерно до высоты 5-8 тысяч метров. Такие облака необходимо обходить за 5-10 километров.

Для сохранения безопасной высоты после пролета Чумикана сразу занять высоту 2700 м.

Весной и летом из-за мощной кучевой облачности над перевалом, нижняя граница которой располагается на высотах 2200-2400 метров, удобнее пересекать перевал на эшелоне 2100 метров, так как сверху 2-3 баллов кучевой облачности пройти невозможно. Облачность имеет мощное вертикальное развитие. Возможны обледенение, сильная болтанка и непреднамеренное попадание в грозу.

Особую опасность представляют фронтальные грозы, в летнее время в районе перевала их в избытке. Верхние слоя облачности, как правило, повторяют рельеф местности.

Пролетев перевал, выйдя в верховье Нагима, следуем до впадения ее в реку Маймакан. Слева хорошо будет видна вершина горы 2264 м, справа – вершины хребта Джугджур. Самые высокие вершины в верховье рек Магей, Батомга.

Река Магей берет начало в восьми километрах от верховья реки Нагим. Долина Магея расположена вдоль северо-западного склона хребта Джугджур. Долина широкая, каменистая, безлесная, с большими наледями и озерами. Вершины гор можно наблюдать зимой в утренние часы, летом во второй половине дня, их можно опознать по столбовым грибообразным облакам над ними, свинцовыми волнами закрывающим горы порой до самого основания и уходящим вершинами до нескольких километров.

Впадение реки Нагим в Маймакан легко определить по крутым скалам левого берега Маймакана, широкой с большими марями (зимой белыми полями), долине.

Поселок Маймакан представляет собой базу совхоза «Нельканский», с воздуха мало заметен, виден лишь с близкого расстояния. В пролете поселка можно убедиться визуальным наблюдением его, а также видимых в хорошую погоду гольцов: Томптокан (1404), расположенный на траверзе слева на удалении 120 км, голец Кондер (1398), расположенный на удалении 150 км слева впереди. Вдали между Томптоканом и Кондером виден голец Облачный (1575), гора 2264.

Томптокан, голец Облачный, Кондер ограждают Аяно-Майский район с западной стороны и являются характерными ориентирами на трассе Чумикан-Нелькан.

Особенно красива и своеобразна гора Кондер. Со стороны она смотрится, как цирковое конусообразное сооружение с выходом на север. Этот своеобразный шедевр природы пилоты называют подковой (вид сверху – точная копия). Внутри имеет несколько красивейших озер, расположенных ступеньками по высоте. С конуса по окружности берут начало десять рек. В 1983 году золотари соорудили там аэродром и вскоре хабаровский АН-2 врезался-таки в вершину Кондера. Погибла и бывшая наша пилот Валентина Грачева, вышедшая накануне замуж за начальника участка Виктора Лопатюка. Виктор, летевший вместе с женой, к счастью, оказался живым.

Выходом на поселок Маймакан заканчивается наиболее сложный участок трассы. Дальнейший полет выполнять правее реки Маймакан с расчетом выхода на дугообразную часть реки Магей, впадающую в Маймакан, но постоянно иметь в поле зрения реку Маймакан.

От реки Магей до реки Батомга среднее время полета 20-25 мин. Этот участок представляет собой сильно пересеченный

массив горных нагромождений, покрытый плотным лесом со множеством малых рек. Реки Южного направления впадают в Магей Все они сильно разветвленные. Реки северного направления впадают в реку Батомга, они более прямые, а река Большой Эвикан, расположенная непосредственно на трассе, прямая, как линейка. Осенью пологая долина реки исключительно красива разнообразием цветных гамм, образованных лиственным лесом.

В месте впадения реки Эвикан в Батомгу находятся самые большие в районе искривленные мари. Зимой на марях часто в сильные морозы видны «черные тюльпаны». Вода взрывает почву, и разметывает в стороны ее лепестками высотой на 2-3 метра. Однажды после посадки на марь мой второй пилот Алашеев шагнул на ледовую возвышенность и провалился по самую грудь в грязевую воронку, а мороз был за 50 градусов.

От реки Батомга с высоты не менее 2000 метров устанавливается связь по УКВ с аэропортом Нелькан в пределах слабой слышимости Дает устойчивые показания АРК. В нормальных условиях лететь до Нелькана остается 30 минут, слева виден Кондер на удалении 70 км.

Однако в осенне-зимний период именно от рубежа реки Батомга путевая скорость резко падает, и эта река экипажам кажется самой длинной на Дальнем Востоке. Если экипажи не вели детальной ориентировки с прокладкой линии пути, то у них появляется неуверенность, переходящая в панику. Дело в том, что зимой долина забита морозной дымкой до высоты 1800-2000 метров, что не всегда позволяет увидеть реку вблизи, не говоря о горных вершинах, которые трудно различимы. Рваные кучи тумана, подсвеченные солнцем на высоте, создают иллюзии гор, долин, высотных сооружений и Бог знает чего. Только в непосредственной близости можно определить ошибочность наблюдений.

Воздушные массы, собранные в единый рукав, над широкой долиной реки Батомга, через горные ущелья по кратчайшему пути прорываются с большой скоростью в море в районе Разрезного, Укой, Мунук. В большом затруднении оказываются экипажи, допустившие снижение до выхода на реку Мая. Связь с Нельканом, прекращается, длительное время полета сбивает с толку. Экипаж начинает рыскать по Батомге в поисках Нелькана. Многие возвращались, считая, что Нелькан пройден, забывая о том, что спасительная линия связи, словно широкий белый проспект с контрольными пунктами через каждые 15 км пролегает от Аяна до Аима с магнитным курсом 330 градусов и далее до Якутска еще не пройдена. А видно эту линию связи

почти в любую погоду.

В связи с недооценкой, казалось бы, легкого отрезка пути Маймакан – Нелькан, многие экипажи Благовещенского, Хабаровского предприятий блудили именно в районе реки Батомга. Надо использовать радиосредства, некоторым определяется место самолета с точностью 10 км. Для района с прекрасными линейными ориентирами это хорошая точность.

Использовать для определения места самолета необходимо ШВРС Комсомольска-на-Амуре, Магадана, Якутска и приводную радиостанцию Охи на Сахалине. Знание радиосредств смежных аэропортов Якутского предприятия, окаймляющих с северо-запада Аяно-Майский район, таких, как Учур, Усть-Мая, Югоренок, поможет с еще большей точностью определить место самолета.

Экипажу держать связь постоянно на обоих каналах. До выхода на реку Мая снижение недопустимо. Мая – полноводная река с обрывистыми берегами обрамленными красивыми многогранными каменными столбами разных размеров, имеющими приятный светло-коричневый цвет. Долина широкая со множеством озер, марей. Река украшена большими косами.

При наличии кос на реках в зимнее время легко определить течение реки. Паводковые воды, подмывая берега реки, нарушают верхние слои почвы. Подмытые корни не в силах удержать тяжелое дерево и оно падает под собственным весом или воздействием ветра вершиной в воду. Течение разворачивает ветви, как паруса затем вырывает дерево с корнем и так несет по течению, пока огромный корень, набитый землей, не зацепит, словно якорь плавучего судна, за обмелевшие камни косы. Вершина дерева, как стрела, будет показывать направление течения реки. По этой причине заломы на косах образуются со стороны течения. Стрелы кос, обращенные в сторону течения, остаются чистыми.

Все горы района имеют истинную высоту, на 300-400 метров превышающую значимость отметок на полетных картах. Так, высоту 2264 метра на высоте 2700 метров по нашему высотомеру перелететь просто невозможно. То же самое отмечается и с другими горными вершинами.

Ветры в районе преобладают северо-западные и северные, очень сильные. Время полета от Чумикана до Нелькана достигает, порой, 4 часов, а углы сноса достигают 30 градусов. Путевая скорость до перевала Джугджур, над перевалом, за перевалом может резко меняться в пределах разницы до 80-90 км/час.

Зимой морозы лютуют до 50 градусов и ниже, а дымка ухудщает видимость до двух км и менее, в море же сохраняется ясная погода. Летом, наоборот, море забито туманом с

вертикальной мощностью от 100 до 1500 метров. За Джугджуром ясная жаркая погода с грозами и ливневыми осадками во второй половине дня, а также ночью.

Аэропорты с ясной погодой, расположенные на побережье, включая Николаевск-на-Амуре, могут закрыться туманом в любое время. С навигационным запасом горючего надо быть начеку. Осенью и весной наблюдается болтанка в самых диких вариациях. Так, в марте 1966 года у командира самолета Ефима Дементьева был не привязан второй пилот, ныне командир самолета АН-2. В ясную тихую погоду в районе Аяна неожиданно последовал беспорядочный удар самолета, второго пилота выбросило из кабины к 15-му шпангоуту.

В январе 1975 года автора этих строк также неожиданно, но довольно спокойно с высоты 3000 метров бросило вниз до 1600 метров, а затем взметнуло аж выше 5000 метров.

На всех временных площадках в летний период из-за развития кучевой облачности, ввиду сильного прогрева поверхности, ветры постоянно меняют силу и направление порой на 180 градусов. Жаркая погода и большие превышения площадок над уровнем моря увеличивают истинную скорость полета, поэтому взлет и посадка должны производиться с учетом данных особенностей с закрылками, выпущенными не менее чем на 30 градусов.

Принимаю площадки золотарей Киранкан и Авлаякан.

Киранкан перед перевалом Джугджур в узком ущелье для полетов, конечно, представляла сложность, но летали-то на такие аэродромы асы. Облетал, написал инструкцию честь по чести. Прилетел наш летчик Прохоренко и тоже без труда и сел, и взлетел. Третьим был хабаровский командир Сысоев, и так приземлился, что самолет разнес в щепки. Не успели начать летать, как вышестоящие командиры закрыли Киранкан, посчитав его слишком сложным, а мне досталось «на орехи»,

Авлаякан расположен за перевалом, и полоса такая, что можно поперек взлетать. Тот же Сысоев и там умудряется расколотить самолет, теперь на взлете. Вывод – не командир управлял самолетом, а самолет командиром. Опыт показал, что наиболее грамотно начинают летать экипажи, налетавшие не менее 1000 часов на транспортной работе в других районах, с более простыми климатическими условиями.

Независимо от опыта и допуска к полетам, необходимо провозить по трассам экипажи не менее трех раз, предварительно изучив РТС всех аэропортов и инструкции по производству полетов. Постоянно консультироваться с экипажами, имеющими опыт полетов в Аяно- Майском районе.

Обратив особое внимание на самый сложный район полетов, можно исключить летные происшествия и добиться успехов в совершенствовании летного мастерства. Для обеспечения полной безопасности каждого полета недостаточно проявлять мужество, высокую выдержку. Необходимо хорошее знание района полетов, умение ориентироваться в любой его точке, определять свое место при помощи РТС, оценивать метеорологические условия на каждом этапе полета.

ОСКАЛ ТОЙ ВОЙНЫ Главы из книги Невыдуманное

Начальник авиапредприятия Николаевска-на-Амуре вертел в руках исписанный листок бумаги, заглядывал на обратную сторону, стараясь домыслить, что все это значит? Радист из аэропорта Аян лаконично сообщал: «Метеостанция поселка Энкен не выходит на связь с 3-4 февраля. Судьба уехавших 2 марта в Энкен начальника милиции с каюром неизвестна».

На следующий день, как только над Амурским лиманом заалел небосвод, разбросав лыжами снежную пыль, по взлетной полосе уносился черной точкой в северо-западном направлении поисковый самолет. Он скользил мимо остроконечных белоснежных пик Джугджурского хребта, приближался к Аяну.

Лыжи мягко коснулись ровного льда уютной бухты Аяна, где его с нетерпением ожидали жители поселка, работники милиции с отрядом опытных следопытов. Через некоторое время самолет пронесся над разбросанными по распадкам улочками Аяна и на бреющем полете запетлял над линией связи, по которой ушла оленья упряжка к поселку Кемкра.

Видимость – миллион на миллион, как говорят пилоты, и полный штиль. Крепкий лед сковал бухты и заливы. Над берегом лениво летали сытые черные вороны. Следы оленьей упряжки просматривались хорошо. Вот пройден мыс Алдома, следы уводили экипаж дальше и дальше вдоль береговой черты Охотского моря. Казалось, вот-вот наступит что-то интересное, и пилоты увидят сверху развязку драмы. Из-за очередного поворота как на ладони, показался поселок из нескольких домиков. Темные, кряжистые, они вросли в охотскую землю.

Вираж за виражом описывал АН-2 над поселком, но сесть было некуда. До самого берега плескалась морская вода – ни единого припая льда. На высоком берегу, усыпанном редколесьем, громоздились десятки домиков. С запада извивалась бурная горная река, и со всех сторон стояли неприступной стеной молчаливые горы. Все следы людей и оленей были припорошены снегом, видно, давно никто не выходил из поселка. Не было и привычных дымков над трубами. Все говорило о том, что здесь что-то случилось. Сделав три прощальных круга, самолет взял курс на Аян.

…Молодой застенчивый лейтенант милиции Виталий Чащин спокойно слушал приказ и. о. начальника районной милиции и думал, сможет ли справиться со столь сложным заданием. Шутка

ли – перехватить вооруженного бандита в Аяно-Майском районе, обезвредить его и живым доставить в отделение. Район по площади равен целому государству.

– Получай оружие, одевайся под лесника и действуй, а мы перекроем бандиту вот этот путь, – капитан Колесников положил тяжелую жилистую ладонь на карту так, что закрыл ею, как забором, кусок от горы 1751 метра до самого берега Охотского моря. – Помни, по всем расчетам он должен появиться в нашем районе в ближайшие дни. Таежники предупреждены через линейщиков и во избежание неприятностей будут делать вид, что ничего не подозревают и ни о каком бандите слыхом не слыхали.

Подходили к концу вторые сутки пути, когда молодой лейтенант вскарабкался на заветную, седловину перевала, сбросил ватник, отпустил оленя и, обдуваемый прохладным ветерком, улегся на спину. Неожиданно красный диск солнца закрылся темным силуэтом. Инстинктивно Виталий вскочил, хотел было схватиться за револьвер, спрятанный под брюками, но вовремя одумался. Метрах в десяти от него стоял мужчина лет сорока, обросший, угрюмый. Телогрейка, как у моряков 1917 года, перепоясана патронными лентами. За поясом – граната, чуть ниже, в коленях, кинжал.

– Здорово, лесник! – начал незнакомец. – Ты кого же это охраняешь на бугре?

Виталий стал что-то рассказывать. Когда протянул руку на запад, показывая на вершину сопки, «геолог» заметил ручку револьвера, торчавшую из-под рубашки.

«Бородач» незаметно вытащил остро отточенный кинжал из ножен, изготовился, как вдруг старый олень, не раз видавший, как люди убивали такими блестящими штуками его сородичей, дико встряхнулся, резко передернулся всем телом. Виталий инстинктивно отпрянул назад, в сторону, закрываясь рукой от кинжала, но тот пробив рукав телогрейки, тупой болью вонзился выше локтя, в кость руки. Удар настолько был силен, что лейтенант стукнулся левым боком о стоявшее рядом дерево. Пожалуй, это спасло ему жизнь.

Что творилось дальше, трудно было вспомнить. Мелькал кинжал в руках то одного, то другого, револьвер, после удара бандита в челюсть, отлетел куда-то в траву, из куста торчал приклад карабина, олень яростно копытил землю и гортанно трубил. Схватка шла насмерть. Совсем стало темно, когда бандит произнес: «Все, сдаюсь!»

Виталий снял с себя ремень, связал мокрые от крови руки «геолога» и для гарантии связал его ноги.

– Как звать-то? – спросил лейтенант плененного.

– Алексей, – тихо ответил бородач,

– Может, расскажешь, как до такой жизни дошел?

Привалившись к валежине, он с интересом слушал признания загадочного человека.

…Перед глазами летчика Алексея Плужникова встала картина последнего его вылета на штурмовку фашистской танковой колонны. Фрицы с искаженными от страха лицами, как обезумевшее стадо овец, бежали к лесу. Заход за заходом поливали летчики их из пушек и пулеметов.

– Завалил, я крен над лесом на выходе из пикирования, чтоб быстрее к ведущему пристроиться, и угодил под зенитки. Шарахнули они по мне, да так, что клочья от правого крыла полетели. Самолет чуть на спину не опрокинулся. Ручка управления чугунной стала. Еле вытащил машину из крена и с наборчиком высоты потянул домой, подальше от разъяренных погромом немцев, но чихнул мотор разок, другой – и наступила тишина. Быстро перекрываю бензокран, обесточиваю самолет и мчусь как угорелый прямо на лес – больше-то некуда. Перед носом – брызги веток, щепок. Тяжелой бронированной машиной крушу все подряд. Выскакиваю на какую-то просеку, шмякаюсь фюзеляжем оземь. Открываю фонарь и вижу: мой самолет, будто воробей, ощипанный, ни крыльев, ни хвоста. Не успел в себя прийти, как в глазах потемнело от удара по голове.

Очнулся от гортанной речи и пинка под ребра: плен! Сорвали с меня награды, петлицы и били, как по чурбану, коваными ботинками, прикладами до тех пор, пока опять сознание не потерял. Очнулся в бараке среди пленных наших солдат. Потом – землю ворочал на аэродроме.

Наконец бежал я. Вооружившись трофейным автоматом, пистолетом да парой гранат для верности, двинулся вечерком в свою деревню. Часа два колесил по оврагам, пока не вышел к окраине. Долго я думал, с чего бы начать? Тут меня осенила хорошая мысль, что если забраться на чердак к Гудку? Он живет напротив нас, и в детстве мы часто лазили туда за голубями прямо по бревенчатым выступам на углах хаты. Гудок – это прозвище одноногого, темного, не любившего Советскую власть, мужика. Ногу он потерял в Первую мировую войну, но не на поле битвы, а за мародерство и спекуляцию (его сбросили с поезда солдаты).

В общем, прокрался по потолку к сеням и лег в теплое душистое сено прямо над дверью в хату. Она вскоре приоткрылась, на меня пахнуло сивушным запахом самогона, раздался знакомый голос Гудка – пьяный, грубый. Спрыгиваю с чердака – и в хату. За столом в обнимку с сыном Гудка восседает

моя родная тетушка. Тетка Нюра, жена Гудка – на лавке у загнетки.

– Есть немцы в доме? – спрашиваю я.

– Полно, полно, Алеша. А родители твои… Родителей нету.

Потом узнал, казнили их. В доме теперь немцы живут. Я туда – гранату…

Вернулся сюда через четыре года. Все прошел, что выпало каждому на войне. Одно плохо: ранений было много и летать больше не пришлось.

Вернулся и запил. Да так, что люди при встрече отворачивались, до того надоел всем. Деньги кончились. Решил пошарить у тетки в погребе, знал: что-то она там прятала. Раскидываю землю, вытаскиваю за ржавую ручку солидный сундук. Открываю крышку и ахаю. Чего же только там нет! Только бы вытянуть сундук на поверхность! Не верю еще в свое счастье, как вдруг вижу лезвие лопаты над собой. Искаженное злобой лицо тетки Аксиньи. Закрыв голову рукой, сбиваю с ног «дорогую» тетушку. Она зашептала молитвы. А я ее – лопатой…

Припечатали мне двадцать пять лет. Как говорится, не думал, не гадал, а приехал в Магадан, где содержались власовцы, полицаи. Но ни на минуту не покидала дерзкая мысль бежать. К побегу готовился два года.

Даже пришлось прикинуться дезертиром, чтобы быть в друзьях у подонков.

В одну из глухих темных ночей под седьмое ноября жизнь в лагере взорвалась. Дрались два отряда: власовцы и полицаи. Вмешалась охрана. Пурга завывала такая, что забора в пяти метрах не видно.

Мы уходили быстро, налегке, след в след, строго по росту. Вел группу богатырского телосложения, весь в шрамах, страшный на вид, прихвостень эсэсовцев Кабан. Мое место было в середине. Замыкающим был Хорь – хитрый, трусливый полицай из Винницы.

Когда мы приблизились к месту, где река Кава крутым поворотом уходила на север, надо было принимать решение: следовать ли на берег Охотского моря или обойти по реке северным путем по распадкам и стойбищам оленеводов. Кабан пер напропалую: только по стойбищам, там тепло, пища и женщины. Мы с Хорьком стояли на другом: идти вдали от людей, голодными, но свободными. И когда дело дошло до потасовки, голову Кабана пришлось разбить о камни.

Тут случилось такое, что бывает раз в тысячу лет. Иду я на возвышение солки и вдруг, чудеса, вижу номерной знак самолета! С огромным интересом ворочаю обломки. Это ТБ-3! Добираюсь до

пилотской кабины сквозь разломы, провода, сгнившие тюки. Экипаж на месте. Трогаю командира – недвижим, мерзлый, словно глыба. То же – с остальными. Достаю револьвер из целехонькой кобуры командира, смотрю документы – все цело.

Надо же так сохраниться! Запись у штурмана: «НЗЗОО, Т-8.17 – сильное обледенение». На титульном листе задания – май 1942 года. Почти 10 лет просидели люди в кабине мертвыми. Как же все сохранилось?

Смотрю на вершину сопки и вижу страшный след камнепада почти отвесной скалы до обломков самолета и ниже, по уже пологому склону мыса Лисянского. Вот в чем дело! Долгое время, очевидно, самолет лежал во льду на вершине сопки, а потом вместе с ледником свалился вниз со скалы.

Дня три мы пировали на месте катастрофы. Экипаж отгородили металлом и камнями, сделали все, чтобы зверя не пробрались сюда. Припаслись, чем только смогли: шоколадом, спиртом, спичками, солью, всем необходимым. Да, крупно нам повезло. Помянули экипаж по русскому обычаю и двинулись дальше. В поселке Иня жили все лето. Прохладные туманы и раздолье тихой жизни совсем было убаюкали нас, но участковый в одной из пьянок потребовал наши документы. Тут-то пришлось спохватиться и заняться делом. Подобрав более или менее похожих на себя косарей, узнав их подноготную, напоили их так, что, забрав документы, отправили в Охотское море…

Позже я избавился от Хоря, никто другой не узнает, как все произошло. Я спал спокойно.

В один из ясных морозных вечеров взобрался на очередную высокую сопку, увидел пляшущие огоньки внизу у прибрежного припая. Тихо, с предосторожностью, обошел все домики поодаль, долго колебался и решился, наконец, по обычаю постучать в крайний домик. На стук никто не ответил. Устроившись на топчане, просматриваю газеты месячной давности и напряженно вслушиваюсь в шаги и шорохи за окном. Так и уснул, никого не дождавшись. Утром в клубах пара примчалась оленья упряжка – приехал начальник метеостанции с женой и тремя сыновьями. Что-то знакомое мелькнуло в облике этого человека. Вот он повернул к освещенному окну изъеденное оспой лицо. От неожиданности я покачнулся и чуть было не вскрикнул: «Зоткин!». Он, точно. Но почему фамилия у него другая? Зоткин старше меня лет на шесть. Жили они на отшибе деревни, бандитами были отпетыми. Не один десяток хороших мужиков сгинул от их рук в глиняных ярах. Революция им была ножом в сердце. До самой войны наводили они ужас на все деревни. Стреляли по окнам, жгли амбары, колхозное имущество. Трех

братьев Зоткиных вместе с отцом загребли чекисты, а младший с дедом – как в воду канул. Всплыл, оказывается, волчонок аж на краю земли.

Весь день я ходил словно в омут опущенный. Сердцем чувствовал: эта встреча станет роковой для одного из нас. Так и случилось. Только вместе с Зоткиным, который узнал меня, пришлось уложить еще двоих…

Потом была еще одна трагическая встреча – с начальником милиции Аяна Булкиным. Не помню, каким образом грохнул выстрел. Булкин, схватившись руками за голову, не выпуская из рук револьвера, рухнул. «Все, – сказал я себе, – ни одной смерти больше, точка»…

Хабаровский краевой суд приговорил его к высшей мере наказания.

Николай Шуткин
АВИАКАТАСТРОФЫ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ
Тех. редактор Н. А. Картавцева
Художник Г. М. Ускова
Корректоры: Т. А. Высочина, А. И. Сергиенко
Сдано в набор 27.02.97. Подписано в печать 21.05.97 г. Бумага газетная. Гарнитура обыкновенно-новая. Печать высокая. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 1000. Заказ 669. Цена договорная.
Издательско-полиграфический центр «Черноземье» 394071, г. Воронеж, ул. 20 лет Октября, 73а.